WARSZAWA, 1 MAJA 1936 R.

wiadomości turystyczne

25 gr.

Rok VI.
Nr. 9

dwutygodnik poświęcony turystyce, komunikacji, uzdrowiskom, hotelarstwu i przemysłowi turyst.

Sprzysiężenie milczenia i nagonka

W artykule pod powyższym tytułem I. K. C. z dn. 25 kwietnia zastanawia się nad przyczyną milczenia Ministerstwa Komunikacji w sprawach tak ważnych jak Chełm, Pyramy, Westinghouse i autobusy P. K. P. Jednocześnie jednak I. K. C. twierdzi, że z powodu kolejki na Kasprowy nie ustaje jakoby „nagonka" na wymienione ministerstwo.

Dziennik Krakowski cytuje m. in. „Wiadomości Turystyczne", zarzucając im, że dane, co do frekwencji, ogłoszone w Nr. 8, nie odpowiadają rzeczywistości.

Nie będziemy oczywiście polemizowali z I. K. C. w sprawach poruszanych ogólnie. Nie będziemy również w dalszym ciągu rozbijali muru sofizmatów, jakiemi otacza cytowane pismo każde swoje „twierdzenie". Zajmiemy się tylko zarzucaną nam nieścisłością, na którą w odpowiedzi wymieniamy poniżej szczegółowy wykaz biletów, sprzedanych przez kolejkę w dniach 26, 27, 28 i 29 marca, o których to dniach wyraźnie pisaliśmy w artykule p. t. „Demaskujemy bluff kolejkowy".

Sprzedano mianowicie biletów:

dn. 26. III. czwartek.

1	po zł.	1.40	=	1.40
5	„ „	2.—	=	10.—
10	„ „	2.70	=	27.—
5	„ „	3.—	=	15.—
45	„ „	4.—	=	180.—
31	„ „	5.40	=	167.40
18	„ „	6.—	=	108.—
33	„ „	8.—	=	264.—
4	„ „	12.—	—	48.—
152				820.80

dn. 27. III. piątek

1	po zł.	3.—	—	3.—
30	„ „	4.—	—	120.—
7	„ „	5.40	—	37.80
10	„ „	6.—	—	60.—
1	„ „	8.—	—	8.—
2	„ „	12.—	—	24.—
1	„ „	15.—	—	15.—
52				267.80

dn. 28. III. sobota

2	po zł.	2.—	—	4.—
2	„ „	2.70	—	5.40
7	„ „	3.—	—	21.—
71	„ „	4.—	—	284.—
23	„ „	5.40	—	124.20
22	„ „	6.—	—	132.—
22	„ „	8.—	—	176.—
5	„ „	12.—	—	60.—
1	„ „	15.—	—	15.—
1	„ „	20.—	—	20.—
1	„ „	28.80	—	28.80
157				870.40

dn. 29. III. niedziela

7	po zł.	2.—	—	14.—
41	„ „	2.70	—	110.70
13	„ „	3.—	—	39.—
187	„ „	4.—	—	748.—
20	„ „	4.50	—	90.—
90	„ „	5.40	—	486.—
71	„ „	6.—	—	426.—
72	„ „	8.—	—	576.—
9	„ „	12.—	—	108.—
3	„ „	15.—	—	45 —
513				2642.70

Kto ma w głowie tabliczkę mnożenia, a pod ręką ołówek, ten z łatwością obliczy, że wszystkie dane, cytowane przez nas jako cyfry przeciętne, zupełnie jasno wypływają z powyższych zestawień.

Nie my więc podajemy „zupełną nieprawdę", lecz I. K. C., który:

1) Stwierdza sam, że przeciętna frekwencja wynosi 281 pasażerów dziennie, co wystarcza jakoby na pokrycie kosztów, podczas gdy jak wiadomo, p. minister Ulrych stwierdził, że potrzeba na to 462 pasażerów;

2) usiłuje objaśnić przeszkodami natury technicznej małą frekwencję, podczas gdy przyczyny tej ostatniej leżą zupełnie gdzieindziej;

3) sugeruje nam, że „szukamy dziury w całem", jakkolwiek nie my dziurawiliśmy to, co stanowiło całość, przeciwnie walczyliśmy właśnie o to, aby nam nie dziurawiono całości polskich Tatr.

*

I. K. C. cytując swoje dane cyfrowe, powołuje się na urzędowy komunikat zarządu kolejki. Jest to bardzo cenne, gdyż w innym znowu komunikacie ten sam zarząd twierdzi coś wręcz przeciwnego niż obecne. Mianowicie frekwencję średnią określił on na 300 — 400 osób w dnie powszednie, na 600 zaś w świąteczne.

Obecnie zarząd spuścił z tonu i już przyznaje się do 281. My twierdzimy w dalszym ciągu że obecnie z trudem dochodzi się zaledwie do 200 osób, wliczając w to już wszystkie przejazdy zniżkowe i bezpłatne.

*

Smutna prawda „klapy" finansowej, przewidywanej oddawna i doskonale obliczonej przez wszystkich niezaślepionych, staje się coraz oczywistszą. Różowe sny o dochodowości kolejki skończyły się, a świt rzeczywistości przynosi niefortunnym entuzjastom tylko rozczarowanie, jedno gorsze od drugiego.

Mogli bowiem ustosunkowani budowniczowie kolejki, wbrew potrzebie przypinać kosztowne kwiatki megalonamji do kożuchów polskiej nędzy, mogli, wykorzystując brak „przepisów wykonawczych" ignorować ustawę o ochronie przyrody, mogli „nie wiedzieć" o wprowadzeniu parku narodowego w Tatrach, mogli nawet ostatecznie prowadzić budowę wbrew prawu i ustawie, ale jednej rzeczy nie mogli dokonać: nie mogli zmusić społeczeństwo do jeżdżenia tą kolejką.

I tego nigdy nie dokonają.

Bank Polski daje 20 miljonów na budowę dróg

Na posiedzeniu Rady Banku Polskiego w dniu 25 kwietnia Rada uchwaliła: — wobec rozpoczętego sezonu robót — postawić do dyspozycji rządu kwotę 20 miljonów złotych z przeznaczeniem na natychmiastowe zwiększenie zatrudnienia przy robotach drogowych.

Do czasu wyjaśnienia szczegółów, dotyczących sposobu użycia tej znacznej w naszych warunkach sumy, powstrzymujemy się od omówienia tej uchwały, a to tem bardziej, że — jak mówią — podobnoBank Rolny i Bank Gospodarstwa Krajowego też mają wyasygnować większe sumy na budowę dróg.

Wiosna na Mazowszu



Na niskich i mokrych łąkach pow. Przasnyskiego wiosna przypomina poleskie rozlewiska.

Jubileusz Związku Uzdrowisk Polskich

Doroczny walny zjazd członków Zw. Uzdrowisk Polskich będący w tym roku jednocześnie zjazdem jubileuszowym z racji dziesięciolecia istnienia Z. U. P. w Warszawie, zgromadził poza licznie przybyłemi członkami Związku również przedstawicieli władz, instytucyj naukowych, społecznych i prasy.

Zjazd zagaił wiceprezes Związku dyr. St. Wiśniewski, poczem przewodnictwo objął senator S. Karłowski, zapraszając do prezydjum prof. dr. L. Korczyńskiego z Krakowa, doc. dr. A. Sabatowskiego ze Lwowa, dr. M. Kozłowskiego z Zakopanego, dr. L. Dydyńskiego z Warszawy i wicepr. St. Wiśniewskiego.

Otwierając obrady, przewodniczący na wstępie wezwał zebranych do uczczenia przez powstanie i minutę milczenia pamięci Marszałka J. Piłsudskiego oraz odczytał teksty depesz od Zjazdu do Pana Prezydenta Rzplitej, członków Rządu i chorego prezesa Związku R. Jarcsza, poczem uczczono przez powstanie pamięć zmarłego w tym roku członka zarządu inż. Byszewskiego z Buska.

W zastępstwie prez. Jarosza referat „Historja powstania, rozwoju i działalność Związku Uzdrowisk Polskich w ciągu 10-ciolecia jego pracy w Warszawie" odczytał przewodniczący, a potem wygłosił swój niezwykle ciekawy i świetnie opracowany referat wiceprezes Wiśniewski p. t. „Rozwój uzdrowisk polskich w okresie ostatniego 10-ciolecia". — Skolei dyr. Związku H. Minkiewiczowa odczytała roczne sprawozdanie z działalności zarządu i zreferowała wnioski zarządu, dotyczące wysokości składek członkowskich na rok 1936/37 oraz utrzymania instytucji Komisyj zdrojowych (uzdrowiskowych i klimatycznych), a przewodniczący Komisji Rewizyjnej dr. Rymkiewicz odczytał sprawozdanie i wnioski komisji, zawierające absolutorjum dla zarządu i projekt zmiany regulaminu K. R.

Nad referatami, sprawozdaniami i wnioskami zawiązała się dyskusja, w której wzięli udział: dyr. depart. dr. J. Adamski, prof. Korczyński, dr. Wojtkowski (Lwów), dr. Sroczyński (Inowrocław) i burmistrz Zakrzewski (Krynica).

Po przyjęciu sprawozdań, udzieleniu zarządowi absolutorjum i uchwaleniu wniosków zarządu i komisji rewizyjnej, wybrano w uzupełniających wyborach: na członka zarządu — inż.Jana Rokosza, dyr. Buska-Zdroju, na zastępcę czł. zarz. — p. Kozaka, dyr. Jastrzębia - Zdroju i na członka komisji rewizyjnej — p. M. Benisławskiego, dyr. Juraty.

*

Zamieszczając powyżej sprawozdanie z jubileuszowego zjazdu, redakcja „Wiadomości Turystycznych" składa na tem miejscu Związkowi Uzdrowisk Polskich najserdeczniejsze gratulacje z okazji jubileuszu oraz gorące życzenia jaknajwiększych sukcesów w dalszej walce o rozkwit wielkiej rodziny uzdrowisk polskich.

Przy tej sposobności pragniemy podkreślić, że nie czujemy się wśród członków tej wielkiej rodziny, jak oficjalnie goście, lecz uważamy się za spowinowaconych na polu wspólnej walki o realizację tych ideałów, jakie przyswiecają kierownikom Związku od początku jego istnienia. — Biorąc żywy udział od założenia „Wiadomości Turystycznych" po dziś dzień, w górnych i chmurnych momentach tej walki, cieszymy się wspólnie w chwilach pomyślności i odnoszonych zwycięstw, smucimy w chwilach trosk i niepowodzeń, a przedewszystkiem pracujemy wspólnie nad zaszczepieniem w świadomości czynników rządowych i samorządowych oraz całego społeczeństwa zrozumienia dla potrzeb przemysłu uzdrowiskowego oraz zapewnienia uzdrowiskom polskim pełni praw do niczem nieskrępowanego rozwoju.

Patrząc z perspektywy minionych dziesięciu lat na wysiłki, dokonane na polu modernizacji urządzeń w polskich uzdrowiskach, możemy z dumą stwierdzić, że w stosunku do swych ograniczonych możliwości, zarządy uzdrowisk osiągnęły wielkie postępy, a pod wieloma względami dopędziły na tem polu zasobne uzdrowiska zagraniczne, cieszące się od dziesiątków lat opieką i poparciem swoich rządów. To też udostępnienie szerszym warstwom polskiego społeczeństwa nieprzebranych skarbów leczniczych, jakiemi natura hojnie obdarzyła nasze zdroje, postępuje z roku na rok naprzód i postępu tego nie zdołał zahamować kryzys gospodarczy,jak to stwierdził w swoim referacie dyr. St. Wiśniewski, podając m. in., że w porównaniu z 1925 r. frekwencja w polskich uzdrowiskach w roku 1934 wzrosła o 50%. Oczywiście, na tem polu jest jeszcze bardzo dużo do zrobienia, bo niema kresu dla postępu na każdem polu życia, które stwarza wciąż nowe i wyższe wymagania.

Stojąc u progu nowego okresu w życiu Związku, mamy prawo na zasadzie dotychczasowych rezultatów patrzeć w przyszłość z nadzieją, że będzie on jeszcze lepszy, niż miniony, i że każdy następny rok zbliżać nas będzie po drodze do realizacji ideałów, przyświecających kierownikom Związku w pracy nad rozwojem uzdrowisk polskich.

Polska w międzynarodowem kolejnictwie

Niedawno odbyło się w Paryżu posiedzenie Komitetu Kierowniczego Międzynarodowego Związku Kolejowego „U. I. C." oraz walne zebranie tegoż Związku i Komitetu Kierowniczego Grupy stowarzyszonych państw sąsiadujących t. zw. G. R. E. M.

Celem związku kolejowego U. I. C. (Union Internationale des Chemins de fer), do którego należą prawie wszystkie państwa Europy i niektóre Azji (64 zarządy kolejowe) jest ulepszenie i ujednostajnienie komunikacji międzynarodowej pod względem technicznym, taryfowym, rozrachunkowym, eksploatacyjnym, statystycznym i t. p. oraz wzajemne poznanie i zbliżenie się między zarządami kolei.

Kierowniczym organem związku jest wybierany Komitet Zarządzający, w skład którego wchodzi też i Polska.

Komitet ten wyznacza poszczególnym komisjom, których jest sześć, do opracowania poszczególne aktualne sprawy.

We wszystkich tych komisjach pracują również przedstawieciele Polski.

Co się tyczy stowarzyszenia kolejowego G. R. E. M. (Premier Groupement Régional des Chemins de fer Européens Membres de l'U. I. C.), to do niego należy dotychczas 5 państw: Polska, Czechosłowacja, Rumunja, Bułgarja i Jugosławja.

Kierownictwo i generalny sekretarjat tego stowarzyszenia powierzone są przez wybory na bieżące trzechlecie Zarządowi P. K. P.

Celem tego stowarzyszenia jest jaknajbliższa współpraca stowarzyszonych państw w dziedzinie komunikacji i solidarne występowanie w obronie swych dezyderatów na terenie międzynarodowym.

W r. b., jak zresztą corocznie, odbyło się w Paryżu oprócz Komitetu Kierowniczego U. I. C. również walne zebranie wszystkich członków tego związku (do głosu uprawnione są państwa, posiadające ponad 1.000 km. eksploatowanych linij).

Na zebraniu tem zostały wybrane jako zarząd kierowniczy na dalsze trzechlecie koleje francuskie. Polska pozostała nadal członkiem zarządu. Dzięki usilnej, systematycznej i celowej pracy, Polska zdobywa coraz większy autorytet i sympatję jak na terenie U. I. C., tak i G. R. E. M.'u.

Następny numer „Wiadomości Turystycznych", który wyjdzie w dn. 15 maja, poświęcony będzie całkowicie uzdrowiskom polskim. Numer ten wyjdzie w zwiększonej objętości kilkunastu stron i zawierać będzie poza opisami wszystkich uzdrowisk artykuły wybitnych znawców zagadnień uzdrowiskowych na czele z ip. dyr. depart. zdrowia M. O. S. dr. J. Adamskim.

Bilanse turystyczne

Zarząd Polskiego Biura Podróży „Orbis" rozesłał do prasy biuletyn o odbytem posiedzeniu Rady Nadzorczej i przyjęciu do wiadomości sprawozdania Zarządu oraz bilansu za rok 1935, wykazującego zysk w kwocie zł. 82.140,56.

Na pozór zdawałoby się, że wszystko jest w porządku, co najwyżej może uderzyć kogoś bardziej wnikliwego, dlaczego właśnie w tym roku jest bilans Orbisu tak na wszystkie strony publikowany zwłaszcza, że w poprzednich latach były znacznie większe zyski (jak np. w roku 1933), ale o tem jakoś milczano.

Zresztą zysk 80.000 zł. w takiem przedsiębiorstwie i w tak wyjątkowych warunkach eksportu turystycznego, skoro Orbis miał gros paszportów zagranicznych do dyspozycji, nie jest znowu cyfrą zdumiewającą, ani też nadającą się do reklamy.

Powyższe uwagi zamieszczamy tylko mimochodem, gdyż uważamy, że w sprawozdaniu tego rodzaju przedsiębiorstwa mającego spełniać wielkie zadania natury gospodarczej, mniejsze znaczenie posiadają cyfry bilansu, a natomiast większe znaczenie posiada jego wymowa i jego bilans moralny.

Uważamy, że było obowiązkiem przedsiębiorstwa przy ogłoszeniu bilansu podać do publicznej wiadości to wszystko, co w przeciągu roku bilansowego zdołał Zarząd Orbisu zdobyć dla życia turystycznego i zaksięgować na dobro przyszłego rozwoju turystyki w Polsce. Niestety, pod tym względem nie dowiadujemy się niczego.

Przedewszystkiem zupełnie pomija się milczeniem stan materjalny, moralny i prawny Orbisu francuskiego. Już kilkakrotnie na tem miejscu wspominaliśmy, że sprawa turystyki, tak na terenie Francji jak i terenie Palestyny, łączy się ściśle z zagadnieniem emigracyjnem. Zagadnienia te wiążą się ze sobą i stanowią wielki i ciekawy problem w kształtowaniu się naszych stosunków turystyczno-emigracyjnych z powyższymi krajami. Nad temi zagadnieniami nie można przechodzić do porządku dziennego, gdyż problem pozostaje problemem. Jest publiczną tajemnicą, że Orbis francuski w ostatnim czasie stracił swoje znaczenie i swój pierwotny cel; faktem jest, że na terenie Francji powstają najrozmaitsze organizacje turystyczno-emigracyjne, które prowadzą swoistą politykę wśród naszego wychodźctwa, zatruwając je częstokroć jadem komunizmu i za to wszystko nikt nie odpowiada. Nawet do żadnej odpowiedzialności nikt nikogo nie pociąga — rzecz naturalna odpowiedzialności moralnej — a wiemy wszyscy, że dość poważną rolę w tych wszystkich zagadnieniach odgrywa Orbis i „Bank Polska Kasa Opieki" we Francji. Jakieś wyjaśnienia w tej dziedzinie są konieczne.

Drugim momentem bardzo aktualnym jest wypowiedzenie się Zarządu Orbisu na temat jego stosunku i jego przyszłych planów tak do Towarzystwa Wagons Lits-Cook, jakoteż do drugiej państwowej organizacji turystycznej, jaką jest Liga Popierania Turystyki.

Stosunek umowy i współpracy z Towarzystwem Wagons Lits-Cook ma dla nas o tyle znaczenie, że to ostatnie przedsiębiorstwo ma swoje oblicze, a mianowicie wyraźnie prowadzi politykę turystyki eksportowej z Polski. Wystarczy czytać ogłoszenia tego przedsiębiorstwa, a co ważniejsze przeczytać broszurę tego towarzystwa, znajdującą się we wszystkich przedziałach wagonów sypialnych pod tyt. „Dokąd?" Otóż cały sens tej broszury i cała treść dotyczy liberalnej polityki paszportowej na rzecz turystyki zagranicznej. Towarzystwo Wagons Lits-Cook ma może ze swego stanowiska zupełną rację, jednakże nie możemy się zgodzić z ich tezą, że bez naszych turystów wyjeżdżających zagranicę nie zdołamy pozyskać turystów zagranicznych do Polski! Przeciw temu nastawieniu musi się cały polski świat turystyczny zastrzec. Polska jest krajem bogatym w piękno natury, ale nie posiada należytych inwestycji turystycznych i dopiero gdy w tej dziedzinie nastąpią zmiany na lepsze będziemy mogli mówić o imporcie turystów zagranicę.

Tymczasem wszelkie wywożenie masowe zagranicę nie może dać impulsu turystom zagranicznym do przyjazdu do Polski. My musimy pójść za przykładem Niemców, którzy dzięki swej znakomitej organizacji potrafili doprowadzić do tego, że w czasie Świąt Wielkanocnych mimo kaprysów pogody ruch wycieczkowy w Niemczech pobił wszelkie rekordy. Specjaliści od statystyki turystycznej mówią, że na terenie Rzeszy wycieczkowało w okresie wielkanocnym przeszło dziesięć miljonów ludzi! Są to cyfry imponujące i któremi z dumą można się chwalić. Niemieckie Narodowe Biuro podróży wykazując cyfry obrotów pasażerskich, nie wykazuje publicznie swych zysków uważając to za rzecz uboczną, a nawet dyskretną. Sedno tkwi w o b r o t a c h r u c h u t u r y s t y c z n e g o n a t e r e n i e p a ń s t w a, o czem sprawozdanie Orbisu niestety milczy.

Byłoby więc rzeczą bardzo wskazaną, by Orbis współpracując i będąc związanym umową z Towarzystwem Wagons Lits-Cook nie szedł po linji orjentacyjnej tego przedsiębiorstwa i nie stawiał na froncie swej działalności eksportu turystów z Polski, ale stworzył własne oblicze turystyczne z hasłem „Frontem do turystyki wewnętrznej".

A teraz przejdźmy do Ligi Popierania Turystyki i stosunku jej do Orbisu. Z żalem stwierdzamy, że Liga Popierania Tyrystyki nie rozesłała do prasy jeszcze swego bilansu zysków w przeciwieństwie do Orbisu, a natomiast dość często ogłasza cyfry statystyczne, dotyczące ruchu pasażerskiego i ilości przewiezionych pasażerów. Otóż znów pewna niełogiczność i nierówność postępowania tych dwóch instytucyj.

Wedle naszego mniemania i zdania zapytywanych przez nas fachowców organizacja turystyki w Polsce może dać tylko dobre wyniki, jeśli praca będzie skoordynowana i wykonywana przez fachowców.

Nie możemy się dowiedzieć w żaden sposób, dlaczego Orbis, którego — wedle umowy z Ministerstwem Komunikacji — głównym obowiązkiem jest prowadzenie jaknajintensywniejszej akcji, zmierzającej do ożywienia ruchu turystycznego w Polsce, zrzekł się zupełnie organizacji pociągów popularnych na rzecz nowopowstałej organizacji w łonie P. K. P., podczas gdy wedle treści wyżej cytowanej umowy zarządowi P. K. P. przysługuje tylko prawo nadzoru nad wykonywaniem przez Orbis czynności? A więc znów jest do wyjaśnienia kwestja, co spowodowało Orbis do zmiany tej umowy względnie do wyrzeczenia się tego instrumentu, który dla turystyki masowej w pewnych warunkach ma wielkie znaczenie? Uważamy, że propagując hasło „Frontem do turystyki wewnętrznej", nie można pozostawić zagadnień tutaj poruszonych bez odpowiedzi.

Czyżby sprzysiężenie milczenia?

Apelujemy ponownie do Pana Ministra Komunikacji o zbadanie tych wszystkich dziś poruszonych zagadnień, o ile z ruchu turystycznego w Polsce ma się stworzyć jeden z motorów gospodarczych, ożywiających kraj. Pójdźmy za przykładem Niemiec i napewno ożywimy całą Polskę, ale pod warunkiem zupełnego zreorganizowania, rzeczowego i osobowego, obecnego pożałowania godnego stanu.

F. Z.

Nadużycia na dworcu głównym w Warszawie

Sprawa opieki nad turystami zagranicznymi na dworcu głównym w Warszawie domaga się stanowczego i szybkiego uregulowania. Instytucja powołana do tego — Związek Propagandy Turystycznej m. st. Warszawy — jest bezsilny, gdy chodzi o tępienie nadużyć na tem tle, popełnianych przez osobników, pracujących na peronach dworca w momentach nadejścia pociągów z zagranicy. Do tego powołani są funkcjonarjusze policyjni, lecz niestety nadzór policyjny obejmuje tylko wyjścia na perony, lecz same perony są terenem bezkarnego operowania różnych — znanych zresztą na dworcu — osobników, którzy zawsze znajdą sposób dotarcia do obcych turystów i eksploatowania ich nieznajomości języka, stosunków, cen i t. d. Znane są wypadki fałszywego informowania cudzoziemców co do kategorji hoteli, oszukiwania ich przy zmianie walut obcych, pobierania od nich pieniędzy na wnoszenie nieistniejących opłat urzędowych i t. p. malwersacje, o których oszukiwani później meldują nieraz policji.

Związek prop. turystyki od roku blisko walczy o naprawę tych stosunków i zwracał się niejednokrotnie do Komisarjatu Rządu o wydanie stosownych zarządzeń — jednakże dotychczas be zskutku.

Obecnie na te nadużycia zwróciła uwagę Izba przemysłowo-handlowa w Warszawie, która wystosowała w tej sprawie pismo do Komisarza Rządu na m. st. Warszawę, domagając się podjęcia radykalnej walki z nadużyciami.

Walka z nadużyciami na tem tle nie jest wcale trudna, gdyż proceder ten uprawia się jawnie na oczach publiczności; wystarczy dyżur 1 — 2 policjantów przy nadejściu kilku w ciągu doby pociągów z zagranicy, aby uniemożliwić uprawianie szkodliwego procederu. Miejmy nadzieję, że p. wojewoda Jaroszewicz w interesie dobra publicznego wyda niezwłocznie stosowne polecenie komisarjatowi kolejowemu policji państwowej.

Sezonowe zniżki kolejowe

Wedle nowej taryfy kolejowej, obowiązującej od 1 stycznia r. b. osoby powracające z uzdrowisk krajowych i kąpielisk nadmorskich korzystać będą w sezonie letnim z 33% zniżki od ceny biletu powrotnego.

Zniżka będzie udzielana w okresie od 1 maja do 31 października r. b., przyczem podróż ulgowa może nastąpić po conajmniej 14-dniowym pobycie w uzdrowisku przy powrocie do miejsca zamieszkania, oddalonego od stacji wyjazdowej nie mniej niż o 100 klm.

Z przywilejów zniżek powrotnych korzystać będą kuracjusze, powracający z następujących uzdrowisk:

Busko (st. kol. Kielce lub Szczucin), Bystra (st. kol. Bystra Wilkowice), Ciechocinek, Delatyn, Goczałkowice Zdrój, Hrebenów, Jastrzębie Zdrój, Kosów (st. kol. Kołomyja), Krościenko n. Dunajcem (st. kol. Stary Sącz lub Nowy Targ), Krzeszowice, Kuty, Lubień Wielki, Miłowody (st. kol. Oborniki), Morszyn Zdrój, Muszyna, Niemirów Zdrój (st. kol. Jaworów lub Rawa Ruska), Ojców (st. kol. Kraków lub Olkusz), Piwniczna, Rymanów Zdrój, Smukała (st. kol. Bydgoszcz), Solec Zdrój (st. kol. Kielce lub Szczucin), Swoszowice Szkło (st. kol. Bystra Wilkowice), Wysowa (st. kol. Grybów lub Gorlice), Zaleszczyki, Bór (st. kol. Jastarnia), Cetniewo (st. kol. Wielka Wieś - Hallerowo), Chałupy, Chłapowo (st. kol. Wielka Wieś - Hallerowo), Dębki (st. kol. Krokowa), Gdynia, Hel. Jasne Wybrzeże (st. kol. Wielka Wieś - Hallerowo), Jastarnia, Jastrzębia Góra (st. kol. Łebcz lub Wielka Wieś-Hallerowo), Jurata, Karwia (st. kol. Krokowa lub Wielka Wieś-Hallerowo), Karwińskie Błota (st. kol. Krokowa lub Wielka Wieś-Hallerowo), Kuźnica, Lisi Jar (Wielka Wieś-Hallerowo), Orłowo Morskie (st. kol. Kolibki Orłowo). Ostrowo (st. kol. Wielka Wieś-Hallerowo), Puck, Rozewie (st. kol. Wielka Wieś-Hallerowo), Swarzewo, Tupadły (st. kol. Wielka Wieś-Hallerowo), Wielka Wieś oraz Wielka Wieś - Hallerowo.

*

Od 1 maja do 30 września pasażerowie wyjeżdżający do niżej wymienionych miejscowości korzystać będą przy nabywaniu w Warszawie biletu powrotnego z 33% zniżki w obie strony przy wyjazdach w niedziele i święta, przyczem powrót musi nastąpić w dniu wyjazdu: Brwinów, Celestynów, Choszczówka, Chotomów, Chinów, Falenica, Józefów, Klembów, Kobyłka, Legjonowo; Legjonowo—przystanek, Michalin, Miedzeszyn, Międzyborów, Milanówek, Miłosna, Mostówka, Otwock, Piaseczno, Płudy. Radość, Rembertów, Rybienko, Skruda, Stara Wieś, Sulejówek, Śródborów, Świder, Urle, Wawer, Wesoła, Wola Grzybowska, Wołomin, Zagościniec, Zalesie Górne, Zielonka i Zegrze.

*

Od tejże daty wprowadzone będą przy wyjazdach z Warszawy na dalsze odległości bilety wycieczkowe powrotne z ważnością do 10 dni.

Wyjazdy za biletami wycieczkowemi będą mogły następować w soboty, w dni przedświąteczne, świąteczne i niedzielne do następujących miejscowości: Augustów, Białowieża, Brodnica, Czarnecka Góra, Hajnówka, Konojady, Nałęczów, Płociczno, Puławy, Suwałki, Tama Brodzka i Zagnańsk. Zniżki wyniosą 33 proc. w obie strony.

Od 1 maja również kolej elektryczna Warszawa - Grodzisk wprowadza specjalne kategorje biletów ze znaczną obniżką taryfy, a mianowicie: 1) bilety imienne na 16 jednorazowych przejazdów, ważne w ciągu 2 tygodni po cenie z Warszawy do Włoch 2 zł. i z Warszawy do Pruszkowa oraz wszystkich stacji pośrednich — 5 zł., z Warszawy do Nowej Wsi — 7 zł. i z Warszawy do Grodziska — 9 złotych.

Rozczarowane Zakopane

(Koresp. wł. „Wiad. Tur.")

Sztuczny dumping kolejkowy nie mógł trwać długo, gdyż arsenał środków, pobudzających frekwencję, wyczerpał się wreszcie. „Zimowe zapusty", zawody narciarskie, pociągi popularne, „tani miesiąc", a wreszcie święta Wielkanocne — wszystko to już minęło. Obecnie nastał okres ciszy i względnie ładnej pogody. Jest to więc normalny czas międzysezonowy, kiedy wszystko odbywa się nie według sztucznie przeprowadzonych programów mających ludziom świecić w oczy, ale według najwyższej „racji stanu", — naturalnego biegu rzeczy.

W tej też chwili można już przeprowadzić pewną analizę stosunków, jakie wytworzyły się po otwarciu kolejki.

Do świąt panował w Zakopanem jeszcze pewien stan podniecenia kolejkowego. Ludzie się zjeżdżali do Zakopanego, jeździli do Kuźnic autobusami i przyglądali się kolejce. Część dosiadała aluminjowych klatek, większość jednak poprzestawała na obserwowaniu tych, którzy jeździli. Efekt, jak wiadomo, był dla kolejki gorszy, niż przypuszczali najwięksi pesymiści. W czasie nawet największego ruchu, ilość pasażerów wciąż grawitowała ku zeru i nie przestała grawitować na dal, pomimo zniżek, dochodzących do 60%.

Impreza, jak się okazuje, w bardzo szybkiem tempie upada.

Rozmawiam pokolei z przedstawicielami kilku odłamów społeczeństwa i szukam specjalnie zwolenników kolejki. Pragnę bowiem koniecznie usłyszeć z żywych ust bodaj cośkolwiek, co odpowiadałoby papierowym zakłamanym argumentom kolejkarzy. Niestety, spotyka mnie kompletne niepowodzenie. Nikt, ale to absolutnie nikt, nie cieszy się już więcej z jej istnienia. A nadzieje były przecież tak wielkie! A apetyty były tak zaostrzone!

Przedstawiciel hotelarstwa mówi mi:

— My, hotelarze, nic nie zyskaliśmy przez kolejkę. Narciarze przybywali pociągami rannemi, a wyjeżdżali z Zakopanego wieczorem. Rzadko który przenocował.

Zapytamy skolei restaurator odpowiedział:

— Ci, którzy przyjeżdżali na kolejkę, wypijali jedną szklankę herbaty na dworcu kolejowym, drugą zaś, przy powrocie, na Kuźnicach w bufecie kolejki. Zapasy nosili w plecakach. Restauratorzy w samem Zakopanem nic z nich nie mieli.

Dorożkarz, stary poczciwy góral, kiedy go zapytałem jak mu się powodzi przy kolejce, splunął tylko przez łeb swego Kuby daleko na bruk.

— Grosza od nich zarobić nie można! Dawniej jeździli czy na Kuźnice, czy też na Morskie Oko. Teraz na Kuźnice jeżdżą autobusem po 70 groszy, a na Morskie Oko wogóle nikt nie jedzie. Każdy tylko — byle pogapić się na druty — wali tym autobusem, a potem piechotą wraca do Zakopanego. Bardzo odczuliśmy tę kolejkę.

Osoba ze sfer magistrackich mówi:

— Miasto miało tylko kłopot z tymi ciekawymi, którzy przez jakiś czas śpieszyli na kolejkę. Trzeba było intensywniej zamiatać ulice. Gmina nie miała z nich żadnego dochodu, gdyż byli to przeważnie jednodniowi przybysze, nie opłacający w żadnej postaci ani grosza na rzecz miasta.

Góral - robotnik mówi ze smutkiem:

— Nie mogę zaprzeczyć, przez pół roku zarabialim dobrze, bo noc —nie noc, święto—nie święto, pracowało się. Pozłazili się na te roboty nawet górale z pod Szczawnicy i Sącza, byli nawet z własnemi końmi Huculi aż z pod Kosowa.

— A więc dobrze jest?

— Djabła tam! Wiadomo co to jest góralski zarobek. Wszystko zostało w szynku. Ludzie przyzwyczaili się do tego zarobku, to i rzucali wszystko, z czego dawniej mieli kawałek chleba. Teraz go już nie znajdą, bo co jeden rzucił swoją stałą robotę, to na jego miejsce przyszło trzech. A jak budowę skończyli, to wszyscy zostali i bez pieniędzy i bez roboty. Taka to i była ta robota na olaboga. Jedyna nadzieja — mają podobno jeszcze dalej tę kolejkę ciągnąć aż na Świnicę. Może Pan Bóg da, to się jeszcze zarobi. Narazie, wiadomo, bieda jeszcze gorsza, niż przed budową!

Mały kupiec z Krupówek również rozczarowany.

— Ani grosza więcej targu nie było, niż normalnie w okresie przedświątecznym. Myśleliśmy, że jak otworzą kolejkę, to więcej się zjedzie i targi będą lepsze. Nic podobnego! Ci turyści z pociągów popularnych nie stanowią dla nas żadnej klienteli: wszystko sobie przywożą w plecakach!

Jak widać z powyższego, w Zakopanem panuje rozczarowanie na całej linji. Zieje też teraz w stolicy Tatr niemiłosierną pustką.

Dumping skończył się, a prawdziwe życie wykazuje zbyteczność tej kosztownej imprezy. Wszyscy zgadzają się tylko z jednem, że kolejka pochłonęła nie 2½ miljona lecz 5 miljonów złotych i że będzie zawsze deficytową.

A pieniądze, utopione w kolejce bardzo przydałyby się Zakopanemu, chociażby na kanalizację, właśnie realizowaną częściowo.

Z. P.

Inicjatywa turystyczna polsko-łotewska

Myśl urządzania wymiennych wycieczek polsko - łotewskich spotkała się z dużem powodzeniem wśród społeczeństwa polskiego. Pierwsza wycieczka z serji krótkich week - endowych wycieczek polsko - łotewskich, wyruszyła z Wilna do Rygi. Uczestniczyło w niej 45 osób, wśród nich szereg wybitnych osobistości wileńskich zainteresowanych stosunkami sąsiedzkiemi z Łotwą.

Wycieczka polska powitana była na dworcu w Rydze przez naczelnego dyrektora Celtransu (Biuro Podróży Kolei Łotewskich) p. Licisa i naczelnika wydziału turystycznego migistratu ryskiego, p. Sagiera.

W ciągu dwudniowego pobytu w Rydze, uczestnicy zwiedzili miasto ,pełne interesujących zabytków, oraz okolice. wybrzeże morskie i Kemmeri, słynne kąpiele siarczane.

Cała prasa łotewska bardzo życzliwie pisała o wycieczce polskiej i o inicjatywie polsko - łotewskiego ruchu turystycznego, który będzie się rozwijał na zasadach wymiany.

Pierwsza wycieczka polska bawiła w Rydze właśnie w dniu święta Niepodległości i uczestniczyła w przyjęciu, urządzonem w poselstwie polskiem, gdzie miała sposobność zetknąć się z przedstawicielami społeczeństwa polskiego w Łotwie.

Walka o „niebieską wstęgę"

W związku z wyruszeniem w końcu b. m. w pierwszą podróż do Ameryki nowego angielskiego transatlantyku Queen Mary", w Anglji już obecnie wszyscy mają nadzieję, że „Niebieska Wstęga" wydarta będzie najszybszemu dotychczas francuskiemu statkowi „Normandie".

Cóż to jest ta „Niebieska Wstęga", zdobycie której kosztuje dzisiaj setki miljonów złotych?

Otóż nie jest to żadna materjalna nagroda. Nagroda ta ma formę przemówienia, zwrotu oratorskiego, do załogi zwycięskiego statku. Przemówienie wygłasza zazwyczaj kawaler Niebieskiej Podwiązki, które to odznaczenie nadają władze brytyjskie za wybitne zasługi.

W 1838 r. dwa angielskie parowce pasażerskie „Sirius" i „Great Western" przepłynęły Atlantyk jako pierwsze, stosując jedynie siłę pary, bez pomocy żagli. „Sirius" potrzebował 17 dni na swoją podróż, „Great Western" zużył na tej samej trasie 13 dni. Od tego czasu rozpoczęła się walka o skrócenie czasu podróży, walka o „Niebieską Wstęgę". Już w 1856 roku angielski parowiec „Persia" przebył drogę z Southampton do Nowego Jorku w 9 dni, jedną godzinę i 45 minut. Rekord ten był w stanie pobić wybudowany w dwa lata potem przez towarzystwo okrętowe Anglika Brunela, olbrzymi okręt „Great Eastern". Ale wielki ten parowiec wycofano rychło z użytku, ponieważ nie nadawał się do tego ze względów ekonomicznych.

W roku 1866 angielski parowiec „Scotia" przepłynął ocean do Nowego Jorku w 8 dni, 2 godziny i 48 minut. W 1860, pasażerski statek angielski „Arizona" skrócił ten czas o 22 godziny. W osiem lat potem „Etruria" bije ten rekord, skracając go do 6 dni i 20 godzin. Zaraz potem poprawia rekord słynny „Majestic", płynąc do Ameryki 6 dni i godzin 18.

Wtedy na oceaniczny start zgłosili się Niemcy, którzy w myśl zasady „Deutschland über Alles", nie znoszą prymatu innych narodów. Niemiecki statek pocztowy „Fürst Bismarck" pobił rekord „Majestica" o 4 godziny. Był to pierwszy wypadek wydarcia „Niebieskiej Wstęgi" z rąk Anglików. Otworzył on jednocześnie nową epokę w dziejach żeglarstwa. Wszystkie państwa morskie poczęły budować statki na własnych stoczninach aby zdobyć dla siebie tę honorową oznakę, symbol znakomitych zdolności żeglarskich.

Pierwszy pozbawił Niemców „Niebieskiej Wstęgi" parowiec linji Cunard „Mauretanja". Osiągnął on zdumiewającą, jak na ówczesne czasy, szybkość 48 kilometrów na godzinę. Dla Rzeszy Niemieckiej był to bolesny cios.

Żaden kraj nie był w stanie rywalizować z Anglją, posiadającą „Mauretanję", „Aquitanję" i „Olympic", trzy wspaniałe, czterokominowe olbrzymy, będące majstersztykami brytyjskiego budownictwa okrętowego.

Pomimo olbrzymiego tonażu korpus „Mauretanji" był smukły i zgrabny. Liczył 232 metry długości, prawie 27 metrów szerokości. Przepływał Atlantyk z szybkością 48 kilometrów na godzinę i po raz pierwszy skkrócił czas podróży do Nowego Jorku do mniej niż 5 dni. „Mauretania" była w posiadaniu „Niebieskiej Wstęgi" przez 20 lat i 20 lat godnie jej broniła. Wycofano ją z użytku w roku 1933.

Do walki ze starą „Mauretanią" wystąpił niemiecki olbrzym „Bremen". Wkrótce też udało mu się przebiec trasę oceaniczną z szybkością 50 kilometrów na godzinę (26,9 mil morskich) i wydrzeć „Mauretanii" palmę pierwszeństwa. Turbiny „Bremenu" rozwijają siłę 100.000 koni parowych. W czerwcu 1933 roku statek ten w podróży z Nowego Jorku do Cherbourga osiągnął rekord szybkości, płynąc 4 dni, 16 godzin i 15 minut.

Między „Bremenem" a „Europą", starszą o rok, rozpoczęła się żywa, bezkrwawa walka o „Niebieską Wstęgę". Walka ta dwukrotnie zakończyła się zwycięstwem „Europy".

Ta sytuacja zmieniła się nieco z chwilą, gdy na ocean wypłynęły dwa parowce włoskie „Conte di Savoia" i „Rex".

Olbrzymy te, mające długości 248 metrów były jednak bardzo pechowe. „Conte di Savoia" już podczas pierwszej podróży złamał ster i musiał być holowany do Gilbraltaru na wielodniową reperację. Również „Rex" musiał być wielokrotnie reperowany. Oba olbrzymy włoskie kilka razy atakowały rekordy „Bremen" i „Europy". Bez skutku jednak. Dopiero podczas podróży w połowie 1935 roku udało się „Rexowi" wydrzeć Niemcom „Niebieską Wstęgę", skracając czas podróży o cztery godziny.

Ale niedługo szczycił się „Rex" tytułem najszybszego statku Atlantyku. Francja, która nigdy jeszcze nie znajdowała się w posiadaniu tego symbolu szybkości, zbudowała w międzyczasie „Normandję", która narazie jest największym na świecie okrętem. Długością swoją 313 metrów przekracza „Normandja" długość wieży Eiffla o 26 metrów, wieża Eiffla bowiem liczy ściśle 287 mtr. wysokości. 3 czerwca ubiegłego roku popłynęła „Normandja" do Nowego Jorku w 4 dni, 11 godzin i 33 minuty, bijąc zwycięsko włoskiego „Rexa" i zdobywając dla Francji po raz pierwszy „Niebieską Wstęgę" oceanu. 12 czerwca ub. r. francuski olbrzym pobił swój własny rekord, zużywając na podróż powrotną 4 dni, 3 godziny i 28 minut.

Waga zastosowanej w „Normandji" stali wynosi 38 miljonów kilogramów i jest czterokrotnie cięższa od żelaznej konstrukcji wieży Eiffla. Jedna z kotwic waży 12 tysięcy kilogramów.

27 maja roku bieżącego rozpocznie swą podróż dziewiczą do Ameryki, angielski gigant „Queen Mary".

Jest to największy ze zbudowanych dotychczas w Anglji statków. Długość tego niezwykłego transatlantyku równa się 310 mtr., a szerokość 42 mtr. — Ciekawym szczegółem budowy jest urządzenie przez stocznię J. Brown w Clydebank, gdzie zbudowano „Queen Mary" specjalnego basenu, w którym poddano próbom model statku zarówno w wodzie spokojnej jak i przy sztucznych falach wysokości do 15 mtr. —

Budowę statku rozpoczęto 1 grudnia 1930 r. a spuszczono go na wodę 26 września 1934 r. w obecności królestwa angielskich; półtora roku trwało montowanie maszyn i urządzanie wnętrz, a w ubiegłym miesiącu odbyto próby pływania przybrzeżnego.

Aby nabrać pojęcia o tym gigantycznym statku, dość przytoczyć następujące szczegóły. Siła jego turbin równa się 200.000 koni parowych; wedle obliczeń konstruktorów statek będzie mógł rozwinąć szybkość 64,8 klm. na godzinę (równą szybkości pospiesznych pociągów w Polsce!), co pozwoli mu przebyć przestrzeń Southampton - Cherbourg - New - Jork w ciągu 96 godzin. — Statek ma 12 pięter, a główny pomost ma 230 mtr. długości. — Przez 2000 otworów sączy się światło dzienne, a na oszklenie ich zużyto 230 mtr. kwadratow. szyb. Oczywiście wszystkie urządzenia wewnętrzne są szczytem współczesnej techniki i luksusu, a najsłynniejsi artyści angielscy pracowali nad ozdobieniem tych wnętrz.

Na statku znajduje się 21 wind osobowych, 25 salonów, hallów i t. p., a główna sala restauracyjna, wysokości 5 mtr. o 32 oknach, może pomieścić 815 osób. Ogólny koszt budowy statku wyniósł 300 miljonów złotych; statek jest własnością linji okrętowej Cunard - White-Star. — Aby uniknąć rujnującej konkurencji linja Cunard - White-Star zawarła z linją francuską Compagnie Générale Transatlantique, właścicielką „Normandie" porozumienie, mocą którego oba statki będą na zmianę co tydzień odbywały trasę New - Jorku oraz będą stosować jednakową taryfę za przejazd.

Tak więc 31 maja rozstrzygnie się pojedynek między „Queen Mary" a „Normandie" o posiadanie „Niebieskiej Wstęgi" ...aż do czasu, gdy znowuż jeszcze większy i jeszcze szybszy transatlantyk nie odbierze jej skolei tegorocznemu zwycięscy.—Jedyną przeszkodą w dalszych wyścigach mogą się stać w przyszłości kolosalne koszty budowy tych gigantycznych statków, wskutek czego budowa ich nie będzie się kalkulować z punktu widzenia rentowności, oraz uruchomienie między Europą i Ameryką Północną (do Ameryki Południowej już chodzą Zeppeliny) regularnej komunikacji powietrznej, nad urzeczywistnieniem czego pracują od paru lat najwybitniejsi inżynierowie w St. Zjednoczonych.

„Wyzysk" zarządów uzdrowisk

W Nr. „Kurjera Porannego" z dnia 10 marca zamieszczony został artykuł p .t. „W obliczu sezonu uzdrowiskowego", w którym autor zastanawia się nad drożyzną i wyzyskiem, uprawianym jakoby w uzdrowiskach. Zarzuty „Kurjera Porannego" bynajmniej nie są bagatelne, utrzymuje się tam bowiem, że zamiast nastawienia, sprzyjającego skutecznej kuracji przybyszów, wszędzie panuje tylko chęć wyzysku, uprawiana w dodatku nietylko przez pojedyńczych właścicieli pensjonatów czy kupców, ale wprost przez zarządy uzdrowisk.

Że w uzdrowiskach naszych nie całe hotelarstwo i kupiectwo stanęło jeszcze na wysokości zadania, nie ulega najmniejszej kwestji. Na sprawę tę nieraz już zwracaliśmy uwagę, i to nietylko my, ale również organizacje zawodowe, hotelarskie i kupieckie, które w ostatnich latach położyły szczególnie silny nacisk na kontrolę solidności swoich członków. Nie upoważnia to jednak jeszcze „Kurjera Porannego" do uogólniania tych zarzutów, ani do potępiania w czambuł całości, obejmującej wszystkich przedsiębiorców i wszystkich hotelarzy wszystkich uzdrowisk Polski.

Co jednak najbardziej zdumiewa, to rozciągnięcie tego oskarżenia na zarządy uzdrowisk a powstanie jego można sobie wytłumaczyć tylko zupełną nieznajomością stosunków, panujących w tej dziedzinie.

Zarządy uzdrowisk z reguły nastawione są właśnie na jaknajlepszą obsługę kuracjuszów. Czynią to zresztą we własnym interesie, który, dobrze zrozumiany, stanowi dla nich gospodarczą podstawę istnienia. Modernizacja zakładów, z roku na rok przeprowadzana, inwestycje, pochłaniające często więcej niż uzdrowisko osiągnęło w ciągu kilku sezonów, remonty, etc. — oto techniczny wyraz dbałości o kuracjusza. Bezustanne szkolenie i dobieranie najodpowiedniejszego personelu, starania o podniesienie poziomu kulturalnego nietylko samych zakładów, ale i wszystkiego co kuracjusza otacza — oto moralny wyraz tej samej dbałości o dobro kuracjusza. Faktu, który wskazywałby na jakikolwiek wyzysk ze strony zarządu uzdrowiska my, stojący tych spraw bardzo blisko, **nie znamy ani jednego.**

W jaki sposób „Kurjer Poranny" doszedł do swych wniosków i co mianowicie upoważnia go nietylko do stawiania, ale do uogólniania swych lekkomyślnych i niesłusznych zarzutów, pozostanie tajemnicą tej redakcji.

Uzdrowiska nasze wogóle nie mają szczęścia do prasy, która przeważnie zajmuje się tego rodzaju zagadnieniami wyłącznie z punktu widzenia akwizytorskiego. Zainteresowanie mianowicie okazują tylko administracje pism, starające się pozyskać ogłoszenia uzdrowisk, żadna natomiast z redakcyj, z wyjątkiem może tylko „Kurjera Warszawskiego", nie posiada w swem gronie ani jednego znawcy spraw uzdrowiskowych, który chociażby pobieżnie zapoznałby się zarówno z gospodarczemi jak i balneologicznemi warunkami w jakich uzdrowiska pracują. Dlatego też, gdy z chwilą zbliżenia się sezonu sprawy uzdrowisk nabierają aktualności, wypisuje się po gazetach najrozmaitsze brednie, które tylko dezorjentują czytelników.

Nie będziemy tutaj wskazywali na fakt, że tego rodzaju lekkomyślne traktowanie spraw uzdrowiskowych przynosi krzywdę wszystkim stronom bez wyjątku: uzdrowiskom, o których publiczność jest źle informowana, publiczności, którą się w ten sposób dezorjentuje, a wreszcie samym pismom, które w ten sposób obniżają swój poziom. Nie można jednak nie wyrazić zdziwienia, że same uzdrowiska nie reagują na tego rodzaju wystąpienia.

Przed niedawnym czasem, kiedy jeden z mówców radjowych zakwestjonował uczciwość księgarzy — wydawców, organizacja zawodowa tych ostatnich wystąpiła przeciwko oskarżycielowi na drodze sądowej o zniesławienie swych członków. Należy się dziwić, że uzdrowiska tolerują tego rodzaju wystąpienia spotykające je ze strony „Kurjera Porannego" i nie żądają od wydawnictwa wyraźnej odpowiedzi: który zarząd którego uzdrowiska wyzyskuje swoich kuracjuszów?

Wystąpienia w rodzaju omawianego nie powinny być w żadnym wypadku tolerowane. Nie powinien być również tolerowanym stosunek wydawnictw do uzdrowisk, polegający na udawaniu przyjaciół w chwili, kiedy akwizytorzy ogłoszeniowi biorą od uzdrowisk grube pieniądze za ogłoszenia, na strzelaniu zaś z za płota wtedy, kiedy ogłoszenia te zostały wydawnictwu już udzielone.

Każde pismo ma nietylko prawo, ale i obowiązek rzeczowej krytyki w stosunku do wszystkich przejawów życia, a więc i do uzdrowisk. Ale rzeczowa krytyka polega w pierwszym rzędzie na dokładnem cytowaniu faktów. Zarzucanie natomiast nieistniejących przestępstw niewymienionym sprawcom należy do objawów najniższej kultury, z któremi należy walczyć.

Hotelarstwo

Wręczenie dyplomu honorowego prez. H. Kozieradzkiemu

W dniu 18 marca r. b. odbył się w Konstancinie w pensjonacie „Mon Repos" uroczysty bankiet na cześć ustępującego dotychczasowego długoletniego prezesa Naczelnej Organizacji p. Henryka Kozieradzkiego. W czasie tej uroczystości p. H. Kozieradzkiemu został wręczony dyplom prezesa honorowego Naczelnej Organizacji.

Udzielanie opinji o osobach ubiegających się o otrzymanie koncesji na prowadzenie przemysłu hotelowego

Naczelna Organizacja złożyła w Związku Izb Przemysłowo - Handlowych oraz w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Warszawie memorjał w sprawie konieczności zasięgania przez władze przemysłowe opinji Naczelnej Organizacji wzgl. jej przedstawicieli prowincjonalnych co do kwalifikacji osób ubiegających się o otrzymanie koncesji na prowadzenie przemysłu gospodniego (hotele i pensjonaty).

O sprawiedliwe normy amortyzacji w przemyśle hotelowym

Izba Przemysłowo - Handlowa nadesłała do opinji Naczelnej Organizacji projekt rozporządzenia wykonawczego Min. Skarbu do ustawy o podatku dochodowym. Naczelna Organizacja przesłała do Izby Przemysłowo-Handlowej, do Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz do Ministerstwa Skarbu obszerną opinję do tego projektu, w której przedewszystkiem podniesiono konieczność podwyższenia odpisów z tytułu zużycia ruchomości w przemyśle hotelowym. Nadesłany projekt przewidywał bowiem jedynie ogólną normę odpisów na ruchomości w wysokości 5%, która najzupełniej nie odpowiada faktycznemu zużyciu ruchomości w przemyśle hotelowym. W przesłanej opinji Naczelna Organizacja proponuje przyjęcie odpisów z tytułu zużycia ruchomości (amortyzacja) w przemyśle hotelowym w wysokości zakomunikowanej członkom N. O. w szeregu uprzednich okólników, a mianowicie: I. Meble: meble twarde 7½%, meble miękkie 15%. II. Dywany: krajowe maszynowe 25%, krajowe ręczne i zagraniczne 10%. III. Pościel (materace, poduszki, kliny) 20%. IV. Bielizna: 33⅓%. V. Platery 10%. VI. Szkło i porcelana 100%. VII. Urządzenia do wody bieżącej, wanny i t. p. 10%.

Miejski podatek hotelowy w Warszawie

Nacz. Org. P. P. Hotelowego prosi nas o zaznaczenie, że przy uchwalaniu statutu miejskiego podatku hotelowego nie była wcale wzywana przez zarząd miejski do wypowiedzenia się w tej sprawie. — Statut ten był rozpatrywany przez tymczasową radę miejską na posiedzeniu w dniu 25 marca r. b., o czem N. O. również nie było poinformowana. — Wobec tego N. O. odpowiedziała odmownie na zaproszenie zarządu miejskiego, który prosił o przysłanie w dniu 27 marca delegatów na posiedzenie w sprawie zaszeregowania hoteli do poszczególnych kategoryj podatku hotelowego na podstawie nowego statutu.

Poznań zdobył I nagrodę w konkursie na hasło zwiedzania Warszawy

Na konkurs — ankietę, ogłoszoną przez stołeczny Związek Propagandy Turystycznej nadeszło ze wszystkich stron Polski 5.127 odpowiedzi.

Pierwszą nagrodę (trzytygodniowy bezpłatny pobyt w Warszawie w okresie uroczystości Kilińskiego i bilet w obie strony) jury przyznało p. Sewerynowi Karpińskiemu, studentowi W. S. H, w Poznaniu, ul. Dąbrowskiego 36, za hasło: „Obce stolice znać — rzecz pożyteczna, swoją — konieczna".

Wobec wielkiego udziału w konkursie Związek Propagandy Turystycznej postanowił podnieść ilość nagród z 450 do 500.

Uruchomienie telefonu do schroniska na Stożka

Dyrekcja Okręgu Poczt i Telegrafów w Katowicach podaje do wiadomości, że z dniem 1 maja rb. uruchamia się w schronisku górskiem na Stożku powiat Cieszyn, Woj. Śląskie, pośrednictwo pocztowo - telekomunikacyjne z rozmównicą publiczną o nazwie „Stożek". Mównica publiczna pośrednictwa jest włączona do centrali telefonicznej urzędu pocztowo - telekomunikacyjnego Wisła I. Pozatem uruchamia się dla wygody letników, turystów itp. przybywających do Wisły, 6 pośrednictw pocztowo - telekomunikacyjnych w różnych lokalach publicznych, jak w hotelach, pensjonatach restauracjach.

FELIKS BIZOWSKI

Czy potrzebne nam są w chwili obecnej autostrady?

Na zachodzie, a w szczególności w Niemczech i we Włoszech realizowane są wielkie programy robót drogowych.

Rzeczą nową i na rodzimym terenie zbliska nieznaną, stały się autostrady — drogi przeznaczone wyłącznie dla ruchu samochodowego. Szlaki te, posiadające szerokie, często dwutorowe jezdnie, odznaczające się lekkiemi wzniesieniami i łagodnemi krzywiznami, stały się marzeniem naszych automobilistów. Poczęły się odzywać głosy: kiedyż wreszcie Polska przystąpi do budowy prawdziwych dróg samochodowych?

Nad takim pytaniem warto się, bodaj krótko, zastanowić i rozważyć argumenty pro i contra. Zwolennicy przystąpienia do budowy autostrad twierdzą, iż:

1. W dobie obecniej konjunktury uruchomienie wielkich robót publicznych, a więc w pierwszym rzędzie rozpoczęcie budowy autostrad, jest dobrym środkiem zwalczania bezrobocia i złagodzenia skutków kryzysu. Wiadomo bowiem, że budowa dróg nietylko bezpośrednio daje możność zatrudnienia pracowników, ale również pośrednio uruchamia cały szereg gałęzi przemysłu.

2. Budowa dróg samochodowych daje możność taniego użytkowania pojazdów mechanicznych, przyczynia się tem samem do zwiększenia ilości nabywców samochodów i użytkowników dróg. Wywrze to wpływ na rozwój rodzimego przemysłu samochodowego.

3. Względy natury gospodarczej mianowicie: łatwiejsza wymiana i tańszy transport przemawiają za budową autostrad.

4. Autostrady wpłyną na rozwój turystyki motorowej, co niewątpliwie przyczyni się do rozwoju gospodarczego okolic turystycznych.

5. Dobre drogi, a więc przedewszystkiem austostrady, mają ogromne znaczenie z wojskowego punktu widzenia.

Bezsprzecznie, są to momenty bardzo ważne i niewątpliwie słuszne. Przy analizowaniu jednak specyficznych polskich warunków, przy znajomości stanu naszych dróg, przy wejrzeniu w ilościowy i jakościowy stan samochodów w Polsce i porównaniu go z zagranicą, a przedewszystkiem przy zastanowieniu się nad istniejącemi u nas możliwościami, można dojść do innego rozwiązanie tej kwestji z temi samemi skutkami.

Wymienione wyżej argumenty wydadzą się nawet słuszniejszemi, jeśli je odniesiemy do kategorji tych dróg, które u siebie posiadamy lub posiadać możemy.

Przy projektowaniu jakiejkolwiek drogi należy przedewszystkiem powiedzieć sobie, do jakiego celu droga ma służyć, jakie płyną z niej korzyści, a więc jaka będzie jej rentowność. Niezależnie od tego należy posiadać odpowiednie środki finansowe, potrzebne do rozpoczęcia i przeprowadzenia inwestycyj.

Mając na uwadze kardynalną zasadę organizacyjną, która mówi: „jeśli się wydaje jakieś polecenie, trzeba przewidzieć możliwość jego wykonania", należy dążyć przedewszystkiem do zrealizowania takich przedsięwzięć, które aczkolwiek stopniowo, lecz za to stale będą przysparzały państwu środków na cele drogowe.

Jak wiadomo, wpływy do skarbu państwa są uzależnione w znacznej mierze od zdolności płatniczej ludności. Polska, jako kraj rolniczy, musi dążyć do podniesienia zdolności płatniczej swej ludności rolniczej. Uczynić to można w dużym stopniu przez rozbudowę sieci drogowej, doprowadzenie istniejącej do stanu, odpowiadającego potrzebom i niedopuszczanie do dewastacji dróg odnowionych.

Każda droga posiada pewien zasięg gospodarczy. Wiadomo, iż w obrębie zasięgu w bliskiej odległości od drogi, zamożność mieszkańców — producentów i odbiorców jest większa, niż tych, którzy zamieszkują od drogi dalej.

Jeśli chodzi o stan dróg, to według przybliżonych obliczeń, straty, jakie ponosi rolnictwo, wahają się w granicach 400 — 700 miljonów zł. rocznie, czyli przy fakcie, że 64% ludności stanowią rolnicy, straty na głowę wynoszą 20.0 — 41,0 zł. rocznie. Powinniśmy więc dążyć, aby straty te figurowały w pozycji dochodów. Uczynić to można zaś tylko przez dobre drogi.

Przedewszystkiem więc nasuwa się pytanie, co to jest dobra droga?

Czy pod dobrą drogą należy rozumieć tylko te szlaki, które posiadają trwałą nawierzchnię kostkową, asfaltową, betonową i t. p. wykonaną według wskazań skomplikowanej techniki drogowej?

Utarło się mniemanie, że tak. Mniemanie, które wcale nie jest słusznem.

Praktyka ostatnich lat wykazała, iż zwykłe drogi gruntowe, nie posiadające sztucznie wykonanej twardej nawierzchni, nawet przy znacznym ruchu konnych i mechanicznych pojazdów, mogą w zupełności sprostać swemu zadaniu. Wymagają tylko odpowiedniej gleby i racjonalnej konserwacji, prowadzonej pod okiem fachowców.

Według powszechnej opinji, drogi Stanów Zjednoczonych Ameryki Płn. są naprawdę dobre. A jednak Stany Zjednoczone posiadają zaledwie ok. 5% ogólnej długości dróg o twardej nawierzchni, resztę natomiast stanowią drogi gruntowe.

Nie znaczy to ani, że taniemi sposobami możemy osiągnąć należyty stan dróg ani też, że nowoczesna technika drogowa stała się zbyteczną gałęzią wiedzy specjalnej. Znaczy to, że w naszych warunkach finansowych ogromną większość dróg o mniej intensywnem ruchu, jednak bardzo potrzebnych rolnictwu, możemy doprowadzić do stanu odpowiedniego, przedewszystkiem dla ruchu konnego, a następnie samochodowego bez większych nakładów pieniężnych. Znaczy to, że dobry stan arteryj o charakterze podrzędnym da się uzyskać przez stosowanie szarwarku oraz ulepszenie dróg gruntowych.

Obok tego zagadnienia stoi otworem kwestja unowocześnienia szlaków o charakterze tranzytowym, przez ułożenie na nich jezdni, odpowiadających natężeniu ruchu szybkobieżnych i ciężkich pojazdów mechanicznych. W tym kierunku idzie się też, lecz, niestety, pod kątem wszechwładnej polityki oszczędnościowej, nie pozwalającej na rozwinięcie inicjatywy, przejawiającej się w ogromie rozmachu, odpowiadającego potrzebom.

Współdziałająca ze sobą w zaspokojeniu potrzeb komunikacyjnych sieć ulepszonych dróg gruntowych w połączeniu z drogami pokrytemi nowoczesnemi nawierzchniami, spełni swoje zadanie. Da oszczędności na transporcie i przyczyniać się będzie do motoryzacji kraju.

Zastanawiając się nad pytaniem: czy potrzebne są Polsce *w chwili obecnej* autostrady? — moglibyśmy odpowiedzieć następującymi twierdzeniami:

1. Państwo musi dążyć do podniesienia zdolności płatniczej ludności rolniczej przez ulepszenie istniejących i budowę nowych dróg gruntowych przy pomocy szarwarku, t. j. sposobem najbardziej ekonomicznym dla skarbu państwa.

2. Uzyskując oszczędności pośrednie, z bezpośrednich wpływów na cele drogowe i dotacje ze skarbu, winno państwo finansować modernizowanie szlaków o znaczeniu tranzytowem.

3. Zarówno ulepszenie dróg gruntowych jak i szosowych wpływać będzie na postępujący rozwój motoryzacji (przy odpowiedniej polityce motoryzacyjnej).

4. Roboty przy budowie autostrad staną się aktualne, gdy ilość samochodów zapewni im rentowność i mortyzację.

Automobilizm

Kiedy nareszcie powstaną w Polsce montownie samochodowe?

Już w końcu ub. roku podaliśmy w „Wiad. Tur." informacje, że Ford zawarł z rządem umowę, dotyczącą budowy montowni samochodowej.

Obecnie prasa codzienna powtarza naszą informacje, że Ford otwiera montownie w Bydgoszczy, a pozatem podaje w postaci pogłoski, że również angielska firma samochodowa Austin oraz amerykańska General - Motors zawarły umowy o montownie, przyczem ta ostatnia zdecydowała jakoby uruchomić swe montownie przy fabryce Lilpopa w Warszawie.

Turyści angielscy interesują się Polską

Automobile Association w Londynie okazuje wyjątkowe żywe obecnie zainteresowanie Polską, jako krajem turystycznym. Kilkadziesiąt listów miesięcznie, otrzymanych stamtąd przez Polski Touring Klub, zawiera najczęściej pytania dotyczące naszych uzdrowisk, warunki i pory turystyki, zwłaszcza w Karpatach Wschodnich. W miesiącach letnich zainteresowanie wycieczkami do Polski wzrasta, czego dowodzi zwiększająca się ilość listów.

W okresie wakacyj letnich zapowiedział swój przyjazd do Polski w charakterze gości Polskiego Touring Klubu cały szereg wycieczek indywidualnych i zbiorowych z Anglji.

Grupa turystów z Nowej Zelandji przyjeżdża latem zwiedzić Polskę

Polski Touring Klub otrzymał niedawno list z Nowej Zelandji, w którym grupa turystów automobilowych zapowiada swój przyjazd do Polski. Goście zamierzają przyjechać tu swemi samochodami, które zostaną załadowane na okręt do Gdyni. Ministerstwo Komunikacji upoważniło Polski Touring Klub, w którego działanie wchodzi opieka nad wycieczkami samochodowemi przybywającemi do Polski, aby zaopiekował się wycieczką.

Pół miljona nowych legitymacyj szoferskich w Niemczech

W roku 1933 liczba nowo wydanych legitymacyj szoferskich w Niemczech wynosiła 228.500. Już w roku 1934 liczba ta wzrosła do 445.100, a rok 1935 był pod tym względem rokiem rekordowym, wydano bowiem 477.100 nowych legitymacyj.

Ulgi paszportowe dla wyjeżdżających do Jugosławi i Bułgarji

W związku ze zbliżającym się sezonem letnich wyjazdów turystycznych, wydał minister spraw wewnętrznych zarządzenie dotyczące wystawiania ulgowych paszportów zagranicznych. Wprowadzone ostatnio utrudnienia przy wyjazdach zagranicę polegające na skrupulatnem badaniu stanu materjalnego osób ubiegających się o ulgi paszportowe nie będą miały zastosowania wobec wyjeżdżających do Jugosławji i Bułgarji na czas do 8 tygodni. Przy udzielaniu ulgowych paszportów zagranicznych do tych państw, wymagane będzie tylko przedstawienie czeków rozrachunkowych (akredytywów) na sumę 360 zł. przy pobycie 4 tygodniowym w Bułgarji i 500—700 zł. w Jugosławji. Przy wyjazdach zbiorowych kwoty pokazowe będą zmniejszane o 25 proc. Dzieci w wieku do lat 7-u, wyjeżdżające z rodzicami nie będą podlegały obowiązkowi przedstawienia czeków. (i).

Ułatwienia dewizowe dla turystów we Włoszech

W dniu 20 marca dziennik urzędowy w Rzymie opublikował dekret, upoważniający Narodowy Instytut Wymiany do utworzenia specjalnej organizacji, mającej na celu popieranie ruchu turystycznego do Włoch oraz kolonij i posiadłości włoskich.

Na podstawie tego dekretu wspomniany instytut będzie mógł upoważniać banki, organizacje turystyczne, biura podróży, towarzystwa okrętowe i inne podobne organizacje do dokonywania płatności w lirach włoskich z zagranicy za pośrednictwem emisji specjalnych czeków bankowych, lub innych analogicznych papierów na poczet kosztów związanych z turystyką. Czeki te będą mogły być nabywane za dewizy obce po cenie ustalonej przez instytut. Nabywać je będą mogli wszyscy, udający się do Włoch w celach turystycznych. Niewykorzystane czeki będą mogły być spłacone tylko przez instytucje, które je wydały.

Kronika krajowa

Walne zebranie członków Warsz. oddziału P. T. K.

Doroczne walne zebranie członków warszawskiego oddziału polskiego Tow. krajoznawczego odbyło się pod przewodnictwem p. sędziego Bohdana Dzięciołowskiego.

Prezes Oddziału adw. Antoni Bogucki, wygłosił wyczerpujące sprawozdanie z działalności oddziału za rok 1935.

Po złożeniu przez p. Edmunda Mieroszewicza wyczerpującego sprawozdania finansowego, oraz odczytaniu przez ks. prałata Stanisława Kuczyńskiego protokułu komisji rewizyjnej, odbyła się dyskusja, poczem sprawozdanie zarządu zatwierdzono wraz z podziękowaniem za owocną pracę.

Dr. Mieczysław Orłowicz skreślił program działalności Towarzystwa na rok bieżący, zmierzający do realizowania w szerszym zakresie zadań polskiego Tow. krajoznawczego.

Preliminarz budżetowy na rok 1936 zatwierdzono w sumie 42,940 zł.

W końcu odbyły się wybory z wynikiem następującym:

Na prezesa oddziału warszawskiego polskiego Tow. krajoznawczego wybrano jednomyślnie adw. Antoniego Boguckiego.

Na członków zarządu wybrani są pp.: Józef Błoński, Franciszek Bednarczyk, Henryk Brisemeister, Garbolewski, dr. Regina Fleszarowa, Ludwik Grodzicki, Józef Kołodziejczyk, Wacław Kowalski, Stanisław Lenartowicz, Wacław Lewiński, Helena Marconi, Edmund Mieroszewicz, dr. Mieczysław Orłowicz i Adam Wisłocki.

Do komisji rewizyjnej wybrano pp. ks. Stanisława Kuczyńskiego, oraz Pawła Mystkowskiego i Władysława Sokołowskiego, oraz na zastępcę p. Jerzego Kołodziejczyka.

Na członków sądu polubownego wybrani są pp.: Wiktor Ambroziewicz, Władysław Czapiński i Bohdan Dzięciołowski, oraz, jako zostępcy, pp. Kazimierz Konarski i Jerzy Remer.

Otwarcie turystycznego kursu informacyjnego w Płocku

Dnia 17 kwietnia nastąpiło otwarcie zorganizowanego przez Związek Popierania Turystyki w Płocku Kursu informacyjnego dla policji oraz obsługi środków komunikacyjnych.

W sali Rady Miejskiej zgromadził się spory zastęp słuchaczy z p. kierownikiem Komisarjatu płockiego na czele. Udział w otwarciu wzięło prezydjum Zw. Popierania Turystyki w osobach pp.: B. Detrycha, K. Popielawskiego i M. Jachnisa, który też wygłosił wstępny wykład o znaczeniu turystyki, przygotowaniu odpowiedniem terenu do przyjęcia turystów i t. p.

Żywa forma wykładu, wygłoszonego z gruntowną znajomością przedmiotu, przeplatanego obrazkami z własnych doświadczeń, wpłynęła bardzo na zainteresowanie się słuchaczy, co ich zachęci do uczęszczania na dalsze wykłady.

Z działalności T-wa Turystyczno-Krajoznawczego w Płocku

W dniu 22 kwietnia odbyło się zebranie zarządu Oddziału płockiego Polskiego T-wa Turystyczno - Krajoznawczego, na którem ułożono program najbliższych wycieczek: do stacji meteorologicznej (dn. 26. IV.), do portu (10. V.), do Ciechanowa i Opinogóry (17. V), do Czerwińska (24. V.), na Zielone Świątki (31. V. — 1. VI.) do Ciechocinka, w dolinę Syrwy (7. VI.) i do Łowicza (14. VI.). Przed każdą z wycieczek szczegóły będą podane w prasie.

Pozatem omawiano na zebraniu kwestję utworzenia w Płocku na okres wakacyj letnich stacji opieki nad młodzieżą wędrującą. Zadaniem tej stacji i jej opiekunów będzie udzielanie pomocy w postaci opieki lekarskiej, wyżywienia i t. p.

Dnia 27 kwietnia r. b. odbył się odczyt prof. Kowalczyka o Wigrach i jeziorach Augustowskich, bogato ilustrowany obrazami świetlnemi.

Turystyczne bilety kolejowe w Szwajcarji

Na mocy porozumienia między zarządem kolei żelaznych, kolejek linowych i federacją szwajcarskich przedsiębiorstw żeglugi i transportu, został przyjęty projekt stworzenia na letni sezon 1936 r. biletów abonamentowych po zniżonej cenie, dających prawo bądź stałych przejazdów na tej samej trasie przez określoną ilość czasu, bądź też kombinowanych przejazdów, obejmujących wszystkie środki komunikacji na lądzie i na wodzie, ale też przez określoną ilość dni.

Wzrost ruchu turystycznego w Niemczech

Urząd Statystyczny Rzeszy donosi: W porównaniu ze styczniem roku ubiegłego liczba gości z zagranicy wzrosła o 8,4% (55.000), ogólna zaś liczba zameldowanych w 500 ważniejszych centrach turystycznych podróżnych o 12% (2,590.000). W zdrojowiskach i uzdrowiskach wzrosła liczba gości zagranicznych o jedną trzecią.

Z egzotyki dalekich krajów

Najpowolniejszą koleją kuli ziemskiej

Po miłej podróży morskiej, dobija wreszcie okręt do Dżibuti, jedynego portu, z którego prowadzi kolej żelazna do serca Etjopji — Addis Abeby. W Dżibuti ruch i zgiełk niedoopisania. Z pomostu olbrzymiego parowca w gorączkowym pośpiechu wysypują się różnojęzyczni pasażerowie: przewaga Anglików, Francuzów i Holendrów, w mniejszej liczbie — Niemcy. Ale nie brak i kolorowych, z których murzyni wysuwają się na czoło. Pasażerów natychmiast otaczają chmary żebraków, którzy są istną plagą tego kraju, dalej przewodnicy, czarni sprzedawcy somalijscy z wyrobami „orjentalnemi", okropną tandetą, ogłuszając cudzoziemca krzykliwą reklamą swego towaru, to znów wygodami jedynego hotelu i kawiarni. Trzeba uważać, by jakiś przygodny boy hotelowy, którzy w większości wypadków są sprytnymi kawalarzami, nie porwał ci walizki czy tobołka i w steku gestów i wykrzykników nie ofiarował swych „usług" w doprowadzeniu beztroskiem do hotelu. Bo zazwyczaj tak bywa, że podróżny ginie w tłumie, gubi swego „usłużnego" boya, no i, naturalnie traci kierunek drogi do hotelu.

Większość pasażerów, to ludzie żądni przygód i sensacyj, którym w rodzinnym kraju nie stało miejsca, względnie musieli uchodzić przed egzekutywą prawa i sprawiedliwości. Abisynja z otwartemi rękami przyjmuje ochotników — speców w rzemiośle wojennem, doradców prawnych, handlowych i wojskowych. To dla nich nowe Klondyke, bogactwo przygód, romantyzmu, a nawet możność zbogacenia się w rekordowo szybkim czasie.

Więc ten ciąg nieprzerwany ludzi wszystkich kontynentów trwa nieustannie po złote runo sławy i zaszczytów, co mogą spaść z łaski Negusa, króla królów Etjopji.

Aby się dostać w głąb Abisynji, należy zaczekać na pociąg, jaki odchodzi dwa razy na tydzień do Addis Abeby, zaopatrzyć się w bilet jazdy w „białym" wagonie europejskim w cenie 16 funtów szterlingów za przestrzeń 800 km. i pilnować jego odejścia.

Ciekawa jest historja powstania tej kolei, łączącej port Dżibuti z Addis Abebą.

W roku 1898 ówczesny cesarz, negus Menelik, chcąc połączyć Etjopję z resztą świata, wszedł w porozumienie z prywatnem konsorcjum francuskiem w celu wytyczenia trasy i zbudowania kolei żelaznej. Budowa kolei napotykała na niesłychane trudności i pochłonęła wiele ofiar w ludziach, zarazem olbrzymie sumy, idące w miljony franków. Budowa trwała zgórą 25 lat. Trasa prowadziła przez pustynne tereny i okolice, zamieszkałe przez najdziksze szczepy danakilów, broniących uparcie i z pogardą śmierci terenów, posiadających małe źródełka tak cenionej w tym kraju wody.

Wytyczenie trasy kolei z nasypami i kładzeniem szyn tak wiele kosztowało ofiar i wysiłków ludzkich, że w toku budowy, gdy kolumna z każdym dniem zmniejszała się liczbą, trudno było o jakiegoś robotnika, technika, czy inżyniera mimo ofiarowanych wysokich zarobków. Woda w Etjopji uchodzi za największy skarb Abisyńczyka, to też Issajowie i Addalowie bronili jej źródeł, nie pozwalając ekspedycji posuwać się wgłąb oazy.

I w tym celu, ze względów taktycznych, droga kolei biegnie przez pustynie na przestrzeni 500 klm., gdy długość trasy wynosi 800 klm.

Pociąg rusza zapełniony pasażerami z Dżibuti wczesnym rankiem. „Białe" wagony I i II kl. zajmują tylko „europejczycy". Dostęp do tych wagonów mają wyjątkowo jedynie rasowie, należący do arystokracji abisyńskiej. Resztę wagonów zajmują tubylcy. Ścisk i tumult. Lokomotywa, wybrakowany przeżytek, nadający się na „szmelc", zaopatrzona w szumny napis w języku francuskim i etjopskim „Rhinoceros" wlecze się leniwie wśród bazaltowych wzgórzy spieczonych żarem tropikalnym i skarłowaciałych akacyj. O szybkości „samowarka" może świadczyć to, że tubylcy w czasie drogi wysiadają sobie w pewnych potrzebach, znikają w zaroślach, aby po chwili krokiem lekko przyśpieszonym „dopaść" wagonu, zająć miejsce i oczekiwać końca pierwszego etapu podróży.

Pod wieczór pasażerowie „białych" wagonów, uzbrajają się w siatki, t. zw. „moskitery" przeciw natrętnym moskitom, zapełniającym przedziały. Pociąg co chwila przystaje. Podróżni,sądząc, że to koniec podróży, wychylają się z okien. Cóż się okazuje? Oto na pół kilometra przed parowozem stado wielbłądów pokładło się wygodnie na torze bez zamiaru dobrowolnego ustąpienia przed nadchodzącym pociągiem. Pociąg staje aż do „oczyszczenia" toru z niepożądanego balastu. Niespodzianki te nie należą do rzadkości. Czarne kobiety, korzystając z przymusowego postoju pociągu, oblegają lokomotywę z blaszankami z prośbą o wodę. Wreszcie po długim postoju, pociąg rusza i przed północą dowleka się do pierwszej stacyjki na terenie Etjopji, granicznej Dneulc. I tu pasażerowie w wagonach nocują do rana, ponieważ pociąg w nocy nie kursuje.

Następnego, któregoś z kolei dnia, po minięciu wyżynnej stacyjki Anasz, położonej o 6000 stóp ponad morzem, pod koniec dnia 4 dociera pociąg do Addis Abeby.

WIADOMOŚCI LIGI DROGOWEJ

Zadania i prace Ligi Drogowej

Liga Drogowa jest instytucją społeczną, powołaną do życia przez kilkanaście organizacyj społecznych i gospodarczych dla zapoznania szerokiego ogółu ze znaczeniem dróg dla kraju oraz dla pobudzenia ludności do intensywnej pracy na drogach. Celem Ligi Drogowej jest krzewienie wśród szerokich sfer społeczeństwa poczucia konieczności naprawy, rozbudowy i należytego utrzymania dróg w Polsce oraz współdziałania z władzami państwowemi i samorządowemi dla osiągnięcia tych celów.

Intensywna propaganda znaczenia dobrych dróg dla ekonomicznego i kulturalnego rozwoju kraju, dla kontaktu z zagranicą i przedewszystkiem dla obrony państwa prowadzona za pośrednictwem licznych odczytów, pogadanek i stałej kampanji prasowej Ligi, przyczyniła się niewątpliwie w dużym stopniu do zainteresowania całego społeczeństwa problemem dróg i motoryzacji. Obecnie to zainteresowanie daje się powszechnie obserwować, po zupełnym braku uświadomienia w latach poprzednich.

Liga przez swoje oddziały zaznajamia się z potrzebami komunikacyjnemi poszczególnych miejscowości, wpływając, w miarę możności, na zaspokojenie tych potrzeb i współdziałając z władzami przy pomocy propagandy wśród miejscowej ludności w naprawie stanu dróg i mostów. Ma to specjalnie doniosłe znaczenie w stosunku do dróg gminnych, których stan i utrzymanie zależy niemal wyłącznie od świadczeń ludności w naturze.

Przez swoją bardzo poważnie przeprowadzoną ankietę szarwarkową, w której wzięły udział wszystkie sfery społeczeństwa i samorządy, Liga miała możność stwierdzić faktyczny stan świadczeń drogowych w naturze w poszczególnych województwach i powiatach, tak pod względem technicznym, jak i ilościowym. Memorjał opracowany na zasadzie powyższej ankiety przez fachowców, przedstawicieli sfer samorządowych i gospodarczych, okazał niewątpliwie dużą pomoc przy opracowaniu ustawy o świadczeniach w naturze.

Dzięki swej organizacji w terenie i stałej współpracy z wielkiemi organizacjami społecznemi, jak Związek Rezerwistów, Strzelecki, Techników, Straży Pożarnych i innych, Liga Drogowa brała żywy udział w propagandzie Pożyczki Inwestycyjnej i zasłużyła sobie na uznanie, wyrażone przez Ministra Skarbu.

W dalszym ciągu swej działalności Liga Drogowa przy współudziale Ministerstwa Komunikacji, samorządów i Polskiego Przemysłu Drogowego, zorganizowała na jesieni ub. r. w Warszawie Wystawę Drogową, której powodzenie znalazło wyraz nawet poza granicami Polski, jako jednej z najlepiej zorganizowanych wystaw. Wystawę zwiedziło przeszło 100 tysięcy osób, a przedewszystkiem służba drogowa, i zdaniem ogólnej opinji, odegrała ona całkowicie swoją rolę propagandową.

W dalszym ciągu swojej działalności Liga Drogowa będzie prowadziła energiczną akcję, mając na celu zmobilizowanie wszystkich elementów twórczych dla pracy na drogach, popierając w pierwszym rzędzie inicjatywę lokalną ludności.

Rozwój motoryzacji i turystyki w dużej mierze uzależniony jest od stanu dróg w kraju, jednocześnie rozwój ten przyczynić się może do rozbudowy naszej sieci drogowej. Z tych względów w działalności swojej Liga nie zaniedbuje propagandy rozwoju ruchu samochodowego dla celów komunikacyjnych i turystycznych.

Opinja całego kraju żąda niezwłocznego i bezwzględnego zahamowania demotoryzacji i systematycznego wzrostu motoryzacji na przyszłość. Dla osiągnięcia tych celów trzeba dać społeczeństwu tani samochód, obniżyć koszty jego utrzymania, zmienić nastawienie władz skarbowych do posiadaczy samochodów i wpoić w społeczeństwo przekonanie, że samochód przestał być dawno luksusem, a jest przy obecnem tempie życia koniecznym środkiem komunikacji.

W tym też kierunku idzie praca Ligo Drogowej przez stałą propagandę i interwencję u czynników miarodajnych.

Mapa samochodowa i stanu dróg w Polsce na rok 1936

W pierwszych dniach maja ukaże się w sprzedaży opracowana i wydana przez Polski Touring Klub „Mapa Samochodowa i Stanu Dróg w Polsce na rok 1936".

W mapie tej będzie uwzględniony stan dróg w całym kraju, oparty na oficjalnych sprawozdaniach z terenu. Różnić się będzie ona przedewszystkiem od map dotychczasowych zastosowaniem rzeźby terenu, oznaczeniem lotnisk, zamieszczeniem całego obszaru W. M. Gdańska, zaznaczeniem wszystkich urzędów celnych granicznych, przedłużeniem naszych dróg poza granice ze wskazaniem kierunku, opracowaniem dokładnej mapki okolic Warszawy oraz dodaniem marszrut.

Specjalnie dodana będzie szczegółowo opracowana mapka Górnego Śląska i okolic Warszawy.

„Mapka Samochodowa i Stanu dróg" Polskiego Touring Klubu składać się będzie z dwóch części i posiadać specjalną twardą okładkę zewnętrzną. Pierwsza część, stanowiąca jakgdyby wstęp do mapy, a równocześnie jej uzupełnienie składać się będzie z przeszło 20 marszrut po najważniejszych szlakach turystycznych i komunikacyjnych Polski z uwzględnieniem dojazdów do uzdrowisk, stacyj klimatycznych i terenów turystycznych. Ukazanie się mapy Polskiego Touring Klubu będzie bezwątpienia rewelacją w świecie automobilowym.

Specjalne drogi dla cyklistów w Niemczech

W Niemczech w program budowy dróg włączono również — budowę 40.000 kilometrów specjalnych dróg dla cyklistów. Dotychczas wykonano 5000 klm. dróg tego typu.

Powodem zwrócenia specjalnej uwagi na konieczność rozbudowy sieci dróg dla cyklistów w Niemczech, jest wzmagająca się ilość wypadków na drogach. Statystyka wykazuje, że na ogólną liczbę 100 wypadków drogowych — 53 przypada na cyklistów, 38 na pieszych i zaledwie 9 na inne kategorje pojazdów drogowych.

Niezbitym dowodem zmniejszania się wypadków pod wpływem rozbudowy sieci dróg dla cyklistów, może być następujący przykład. W Anglji, która nie posiada prawie zupełnie dróg specjalnych dla cyklistów, na 100 tysięcy cyklistów przypadło w roku 1934 aż 20 wypadków śmiertelnych, podczas gdy w Niemczech, które posiadają w tej chwili zaledwie 5000 klm. takich dróg, na 100.000 zarejestrowanych cyklistów, przypadło zaledwie cztery wypadki śmiertelne. Specjalne szczegółowe badania wykazały w Niemczech, że podczas gdy na 10 kilometrów ulic zanotowano w pewnym określonym przeciągu czasu 25 wypadków z cyklistami, to na 10 kilometrów dróg, posiadających specjalne ścieżki dla cyklistów, — zaledwie 3 wypadki.

1000 kilometrów nowych autostrad w Niemczech

„Deutscher Verkehrsdienst" donosi, że w tym roku nastąpi otwarcie 9 nowych autostrad o długości ogólnej 1000 kilometrów. — W początkach kwietnia nastąpiło otwarcie odcinka Berlin — Joachimsthal autostrady Berlin — Szczecin. Otwarcie całej trasy Berlin — Szczecin nastąpi w lipcu albo w początkach sierpnia b. r.

W maju nastąpi otwarcie tras: Kolonja — Düsseldorf, Halle — Lipsk i Holzkirchen — Rosenheim. Najdłuższy dotychczas odcinek autostrady, a mianowicie linja Berlin — Hanower o długości 200 kilometrów, oddany będzie do użytku automobilistów w początkach czerwca. Mniejwięcej równocześnie nastąpi otwarcie odcinków Frakfurt nad Menem-Bad Nauheim i Heidelberg - Bruchsal. Wykończenie odcinków Wrocław — Lignica — Hainau i Królewiec — Elbląg nastąpi prawdopodobnie pod koniec sierpnia lub w początkach września.

Na drogach Francji obowiązywać musi światło żółte

Prasa samochodowa i drogowa we Francji oddawna już zwróciła uwagę na konieczność wprowadzenia światła żółtego do reflektorów samochodów i pojazdów mechanicznych, kursujących na drogach. Stanowisko swoje motywowała prasa stwierdzonemi często wypadkami na drogach ,spowodowanemi wyłącznie przez oślepiające światło reflektorów.

Celem ostatecznego omówienia tego zagadnienia i wszechstronnego zbadania, powołano we Francji z polecenia Ministra Robót Publicznych dwie komisje, w skład których wchodzili specjaliści z dziedziny optyki i techniki oświetleniowej oraz przedstawiciele fabrykantów samochodów i związków turystycznych. Obie komisje wypowiedziały się jednogłośnie za koniecznością stosowania do reflektora pojazdów samochodowych żółtego światła. — Wniosek powyższy motywowano tem, że żółte światło o wiele krócej oślepia od białego, oraz dają się przy nim o wiele łatwiej spostrzec małe przedmioty na drogach, nawet w nacznej odległości. Wreszcie w czasie trwania mgły światło żółte jest o wiele łatwiej dostrzegalne, przy większej odległości, niżeli światło białe.

Podobno wkrótce ma być ogłoszony we Francji specjalny dekret o stosowaniu światła żółtego; dekret ten obowiązywać będzie już od pierwszego lipca, 1936 r,

Liga Drogowa na Targach Poznańskich

Liga Drogowa zorganizowała na Targach Poznańskich dział drogowo-motoryzacyjny w hali 7-mej. Połowę tej ogromnej hali zajęły eksponaty, propagujące budowę dróg i rozwój motoryzacji.

Specjalną uwagę zwraca ogromny fotomontaż, wyobrażający tank na tle sieci drogowej. Na fotomontażu umieszczono napis „Drogi i motoryzacja dla obrony kraju".

Całość stoisk Ligi Drogowej wzbudza powszechne zainteresowanie i wybija się swym estetycznym wyglądem.

WIADOMOŚCI LIGI OCHRONY PRZYRODY W POLSCE

Z działalności Oddziału Ligi w Krakowie

Oddział Krakowski Ligi Ochrony Przyrody ruchliwy i czynny, jak zwykle, w krótkim, bo zaledwie trzymiesięcznym okresie, zorganizował cały szereg odczytów i pogadanek w szkołach średnich i powszechnych:

29. I. J. Dyakowska w X żeń. gimn. państw. „Ochrona przyrody na codzień".

6. II. W. Wróblówna w pryw. gimn. żeń. H. Kaplińskiej „Parki natury i rezerwaty".

10. II. L. Kumalówna w pryw. gimn. żeńsk. im. Emilji Plater „Parki natury i rezerwaty".

21. II. A. Kur w semin. żeńsk. Inst. Marji „Parki natury i rezerwaty".

29. II. W. Wróblówna w pań. gimn. VII „Puszcza Białowieska".

29. III. M. Hans w szkole pryw. powsz. im. Münichowej „Chrońmy przyrodę ojczystą".

Pozatem p. St. Zajączek wygłosił w Katowicach 4 odczyty „O ochronie przyrody":

5. III. dla dzieci najwyższych klas szkoły powsz. Nr. 17.

6. III. dla szkół powsz. Nr. 16.

10. III. dla szkół Nr. 12, 13, 14 i 15.

11. III. dla drużyny harcerskiej i Koła Rodzicielskiego szkoły Nr. 22.

Bardzo aktualnym na wiosnę tematem dla młodzieży był odczyt p. J. Dyakowskiej p. t. „Ochrona przyrody na codzień". Odczyt ten wydrukowano następnie w „Kółku Przyrodniczem" — pożytecznem czasopiśmie młodych miłośników przyrody. Zastosowanie się do wskazań dotyczących ochrony przyrody na codzień, z których wyjątki podajemy poniżej — będzie pożytecznem nietylko dla młodzieży lecz i dla każdego turysty.

...„Równocześnie z nastaniem wiosny pojawiają się na rynku pierwsze kwiaty. Wiecie zapewne, że niektóre z nich zostały już tak w okolicach większych miast wytępione, że trzeba energicznie zająć się ich ochroną. Do tych zagrożonych roślin należą z wczesno-wiosennych: przebiśnieg, przylszczka i wilcze łyko, a z późniejszych—złotogłów, grzybienie białe czyli t.zw. lilja widna, piękny duży storczyk obuwik, sasnki, a także zielony widłak, używany tak chętnie do ubierania stołów na Wielkanoc. Do ochrony tych roślin musicie zabrać są konieczne, a zrobicie to w ten sposób, że nie będziecie ich kupować.

Drzewami możecie się także opiekować, przedewszystkiem chroniąc je przed obłamywaniem gałęzi. Tak często na wycieczkach i spacerach podmiejskich na wiosnę łamie się gałązki drzew, żeby je przynieść do domu. Tego trzeba koniecznie zaniechać, bo tem krzywdzi się bardzo drzewo.

A gdy latem wyjedziecie na wieś, zobaczycie gdzieś może jakie specjalne grube i piękne drzewo. Nie zapomnijcie wtedy obmierzyć obwodu jego pnia, opisać je dokładnie i, o ile możecie, sfotografować, a zebrane w ten sposób wiadomości przyślijcie do Ligi Ochrony Przyrody, a my sprawdzimy czy drzewo jest zarejestrowane jako zabytek przyrody; jeżeli zaś nie jest, a zasługuje rzeczywiście na ochronę, będziemy się starali je zabezpieczyć.

Dla zapewnienia zwierzętom możności rozmnażania się ustalono t. zw. okresy ochrony dla każdego gatunku, w których nie wolno na dane zwierzęta polować, i każdy prawdziwy myśliwy przestrzega tych czasów ochrony. Nie zwracają na nie uwagi tylko kłusownicy, którzy polują w każdej porze roku, ale ich też prawo za to karze.

Zdziwicie się zapewne, gdy wam powiem, że możecie się przyczynić do ochrony zwierzyny łownej przez przestrzeganie czasów ochronnych.

Nie chodzi tu oczywiście, żebyście nie strzelały do zwierząt w czasie ochronnym, bo żadne z was z pewnością nie poluje, ale chodzi o rzecz podobną do sprawy kwiatów na rynku, mianowicie o niekupowanie zwierzyny w czasie ochronnym".

Powrót prof. Władysława Szafera na stanowisko przewodniczącego Państwowej Rady Ochrony Przyrody

Dowiadujemy się, że P. Minister W. Świętosławski zwrócił się ostatnio do p. prof. Szafera z propozycją powrotu do Państwowej Rady Ochrony Przyrody i objęcia jej prezesury. Przy tej sposobności p. Minister wyraził p. Profesorowi Szaferowi uznanie dla jego wielkich zasług na polu ochrony przyrody. P, Profesor zgodził się na propozycje p. Ministra i powrócił na stanowisko Delegata Ministra W. R. i O. P. i przewodniczącego Państw. Rady Ochrony Przyrody, o czem komunikujemy z najwyższą radością.

Spodziewane jest w niedługim czasie zebranie się Komisji Parku Narodowego w Tatrach.

Wystawa Świętokrzyska

Wystawa Świętokrzyska, którą mieliśmy sposobność oglądać przez kilka tygodni w Warszawie, z dn. 2 maja b. r. zostanie otwarta w Kielcach w gmachu W. F. i P. W.

Wystawa ta daje dokładny obraz przyrody i kultury regjonu kieleckiego, przyczem dział ochrony przyrody w Parku Narodowym im. Żeromskiego jest bardzo poważnie potraktowany.

Cykl pogadanek przyrodniczych w Radjo

W każdą sobotę o godz. 17.45. do godz. 17.50 wygłaszane są przez Radjo pogadanki z cyklu: „Świat naszych roślin".

Pogadanki te ,wygłaszane przez najlepszych znawców świata roślinnego, zaznajamiają słuchaczy w pierwszym rzędzie z roślinami podlegającemi ochronie.

Wygłoszone zostały dotąd następujące pogadanki: Prof. W. Szafera — o azalji pontyjskiej i prof. B. Hryniewieckiego— o modrzewiu, jodle i krokusach.

Radzimy, miłośnikom przyrody zainteresować się następnemi tematami.

Z FRANCJI.

Kalendarzyk imprez na maj

1, 3, 17, 31 Maj — Lille — Wyścigi konne.
1 maj — 30 czerwiec — Paryż — Salon w Grand Palais.
2 — 10 maj — Nantes — Konkursy hippiczne.
9 — 17 maj — Tours — Targi — Wystawa.
10 maj — Saint Cloud — Grandes Eaux w parku.
10 maj — Versailles — Grandes Eaux.
10 maj — Amiens — Mistrzostwo zawodowe Piłki Nożnej.
10, 21, 24, maj — Lille — Wyścigi konne.
15 — 30 maj — Nancy — Targi letnie.
16 maj — 2 czerwiec — Paryż — Targi.
16 maj — 23 maj — Besancon — Targi.
17 maj — Versailles — Grandes Eaux.
21 maj — St. Raphaël — Międzynarodowy konkurs muzyczny.
21 — 23 maj — Colmar — Święto wina.
24 maj — Vichy — Święto sportowe.
29 maj — Paryż — Wystawa ogrodnicza w Cours-la-Reine.
30 maj — Touquet - Paris - Plage — Gwiaździsty zjazd samochodowy.
31 maj — Vichy — Wyścigi konne.
31 maj — Touquet - Paris - Plage — Otwarcie pływalni morskiej.
31 maj — St. Brieuc (Bretagne) — Odpust.
31 maj — Nicea — Regaty międzynarodowe.
31 maj — Genève — Wyścigi samochodowe.
W maju — Rouen — Międzynarodowa wystawa psów.

Zniżki kolejowe we Francji

W związku ze zbliżającym się sezonem letnim Koleje Francuskie przypominają, że turyści i kuracjusze udający się do zdrojowisk i miejscowości nadmorskich, w okresie od 15 maja do 30 września, mogą korzystać z ulgowych biletów powrotnych ze zniżką 20-25% w zależności od klasy. Bilety są ważne 40 dni i mogą być przedłużone dwukrotnie po dni 20 za opłatą 10% ceny biletu za każdą prolongatę. Dzieci od 3 do 7 lat płacą połowę ceny biletu ulgowego.

Oficjalne Biuro Kolei Francuskich w Warszawie, Ossolińskich 4, sprzedawać będzie począwszy od dnia 15 maja r. b. wyżej wymienione bilety zniżkowe.

Targi Paryskie 16 V. — 2. VI. 1936

Targi paryskie są imprezą handlowo-przemysłową o znaczeniu europejskiem

Zarówno pod względem ilości wystawców, jak i liczby zwiedzających mogą się pochwalić rekordowemi wynikami, co świadczy o ich doniosłości. W roku 1935 zgromadziły przeszło 8000 wystawców i sprzedały ponad 2 miljony biletów wstępu.

Wszystkie gałęzie produkcji francuskiej oraz wiele zagranicznych są na nich reprezentowane, ze specjalnem podkreśleniem działów obejmujących „articles de Paris", słynnych na całym świecie wytworów przemysłu stolicy Francji. Do „articles de Paris" należą głównie: perfumy, mydła toaletowe, konfekcja męska i damska i t. d.

Zaznaczyć należy zatem, że targi paryskie zbiegają się corocznie z szeregiem imprez o charakterze rozrywkowym objętych „Świętem Paryża" (w roku bieżącym od 26 kwietnia do 24 lipca). Z tego powodu zwiedzenia targów połączone być może z uczestniczeniem w szeregu imprez tego „Święta".

Koleje Francuskie udzielają osobom, udającym się indywidualnie na Targi Paryskie, 40% zniżki pod warunkiem wykupienia biletu powrotnego. Bilety zniżkowe uprawniać mogą do opuszczenia Francji przez inny punkt graniczny, niż ten którym do niej wjechano. Wszystkie stacje graniczne, w Polsce Oficjalne Biuro Kolei Francuskich w Warszawie, sprzedawać będą wyżej omówione bilety począwszy od dnia 11 maja r. b. Bilety te ważne będą do dnia 7 czerwca r. b. bez prawa prolongaty.

Karty miesięczne dające prawo do nabywania biletów z 50% zniżką

Ażeby zachęcić turystów do korzystania w największym zakresie z dróg żelaznych we Francji, Koleje Francuskie wprowadziły specjalne legitymacje, zwane „kartami miesięcznemi", które dają w ciągu jednego miesiąca prawo do 50% zniżki na wszystkich linjach kolejowych francuskich.

Turyści zaopatrzeni w takie karty nie są skrępowani z góry żadną określoną marszrutą, mogą zmieniać dowolnie kierunek swej podróży, a osiągają tem większą zniżkę rzeczywistą, im większa jest ilość przejechanych kilometrów .

Cena karty miesięcznej wynosi w klasie I-ej: 360 franków, w klasie II-giej: — 270 franków i w klasie III-ciej: — 180 franków.

Nabycie karty miesięcznej opłaca się wówczas, jeżeli suma kilometrów wszystkich projektowanych przejazdów w ciągu miesiąca wyniesie ponad 1600 km. w klasie I-ej, oraz 1800 km. w klasach II-giej i III-ciej. Powyżej tych norm, zniżka rzeczywista wzrasta w miarę odległości.

Karty miesięczne, wydawane bez ograniczeń przez cały rok, ważne są w ciągu jednego miesiąca od daty wskazanej przez pasażera.

Oficjalne Biuro Kolei Francuskich w Warszawie, sprzedaje wyżej wymienione „karty miesięczne", jak również bilety francuskie wszelkich innych rodzajów.

Uroczystości ku czci Joanny D'Arc w Orleanie

W dniach 7 i 8 maja, w rocznicę uwolnienia Orleanu przez Joannę d' Arc od anglików, podczas wojny stuletniej odbywały się corocznie w tem mieście ciekawe uroczystości.

Wieczorem dnia 7 maja nastepuje uroczyste wręczenie sztandaru Joannie d' Arc, poczem miasto jest rzęsiście iluminowane. Dnia następnego, po uroczystej Mszy św. na intencję bohaterki narodowej Francji, ulicami Orleanu przechodzi tradycyjny pochód.

Uroczystości te cieszą się wielką popularnością we Francji i ściągają do Orleanu rokrocznie olbrzymie ilości turystów.

PRENUMERATA ROCZNA zł. 5.—; półroczna zł. 3.—. CENY OGŁOSZEŃ: Na 1-ej stronie 70 gr., w tekście 60 gr., za tekstem 50 gr., komunikaty zł. 1.—, opisowe zł. 1.50, wszystko za 1 milimetr jednoszpaltowy (na stronie 6 szpalt). Drobne 20 gr. za słowo. Od cen powyższych żadnych rabatów się nie udziela. Za terminowy druk ogłoszeń Wydawnictwo nie odpowiada. Do bezpłatnego przedruku ogłoszeń Wydawnictwo jest obowiązane tylko w razie zniekształcenia tekstu, wynikłego z winy Wydawnictwa, a zmieniającego sens ogłoszenia. Fotografij ani rękopisów Wydawnictwo nie zwraca. Przedruki dozwolone tylko za zgodą Redakcji. Copyright by „Wiadomości Turystyczne" Warszawa, 1936.

Redaktor i wydawca: St. Garztecki. Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Mokotowska 52, tel. 7-03-84. P. K. O. Nr. 9389. Zakl. Graf. „DRUKPRASA" Nowy-Świat 54. Tel.: 615-56 i 242-40.